



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 422]

नई दिल्ली, बुधवार, नवम्बर 1, 2017/कार्तिक 10, 1939

No. 422]

NEW DELHI, WEDNESDAY, NOVEMBER 1, 2017/KARTIKA 10, 1939

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 24 अक्टूबर 2017

सं. टीएमपी/90/2016-पीपीटी.- महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 एवं 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, पारादीप पत्तन न्यास से उसके दरमानों के सामान्य संशोधन हेतु प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

सं. टीएमपी/90/2016-पीपीटी

पारादीप पत्तन न्यास

आवेदक

कोरम

(i). श्री टी.एस. बालासुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

(ii). श्री रजत सचर, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश

(सितम्बर, 2017 के 15वें दिन पारित)

यह मामला पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) से उसके दरमान (एसओआर) के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. पीपीटी का मौजूदा एसओआर इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं. टीएमपी/62/2009-पीपीटी दिनांक 25 मार्च 2011 द्वारा आखिरी बार अनुमोदित किया गया था। यह आदेश एसओआर की वैधता 31 मार्च 2013 तक निर्धारित करते हुए 23 मई 2011 को राजपत्र सं. 111 द्वारा भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था।

2.2. उक्त आदेश द्वारा, सभी कार्गो प्रहस्तन प्रभारों (सिवाय उर्वरक बर्ध सं. 1 पर प्रहस्तित पारादीप फास्फेट लिमिटेड के कार्गो के लिए निर्धारित कार्गो संबंधित प्रभार और उर्वरक बर्ध सं. 2 पर प्रहस्तित भारतीय कृषक उर्वरक सहकारी संस्था (इफको) का कार्गो, चूंकि इन बर्धों पर कार्गो संबंधित प्रभार पीपीटी तथा संबद्ध पक्षों के बीच पृथक द्विपक्षीय अनुबंधों द्वारा शासित किए जाते हैं) में 32 प्रतिशत की अक्रास द बोर्ड कटौती की गई थी और सभी अन्य प्रभारों के मामले में यथास्थिति बनाये रखी गई थी।

3.1. पीपीटी ने एसओआर के संशोधन के लिए अपना प्रस्ताव 27 अगस्त 2012 को दाखिल किया था। इस प्रस्ताव पर विचार-विमर्श किया गया था और 25 फरवरी 2013 को संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी। जब इस प्राधिकरण के अंतिम विचार के लिए मामला तैयार किया जा रहा था, तब पीपीटी ने अपने संप्रेक्षण दिनांक 30 अक्टूबर 2013 द्वारा निवेदन किया था कि वित्तीय वर्ष 2012-13 पहले ही खत्म हो चुका है, वह इसपर विचार करना चाहता है। प्रहस्तित किए जाने के लिए अनुमानित

कार्गो मिश्रण में बदलाव किया गया था। इसके अलावा, 12 अक्टूबर 2013 को भारी चक्रवात के कारण, पत्तन की परिसंपत्तियों को रु. 82.71 करोड़ की क्षति पहुंची थी और यदि नुकसान की पूर्ति भारत सरकार द्वारा नहीं की जाती है तो पीपीटी को अपने आंतरिक संसाधनों से इसकी भरपाई लागत को पूरा करना होगा जिससे आंतरिक संसाधन प्रभावित होंगे। उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, पीपीटी ने अपने दरमान के सामान्य संशोधन के लिए संशोधित प्रस्ताव जमा करने का अनुरोध किया था और मौजूदा दरमान के अनुसार प्रशुल्क की वसूली को जारी रखने का अनुरोध किया है।

3.2. पीपीटी द्वारा किए गए अनुरोध के आधार पर, इस प्राधिकरण ने अपने आदेश सं. टीएएमपी/62/2009 दिनांक 10 जनवरी 2014 द्वारा पीपीटी के दरमान की वैधता को विस्तारित किया था। पीपीटी को उसका संशोधित प्रस्ताव 31 जनवरी 2014 तक दाखिल करने का भी निदेश दिया गया था।

3.3. पत्तन से प्रस्ताव प्राप्त नहीं होने की स्थिति में, पत्तन को प्रस्ताव दाखिल करने के लिए अनुस्मरण करवाया गया था। इसके साथ ही साथ, दरमानों में अंतराल से बचने के लिए, इस प्राधिकरण ने अपने आदेशों दिनांक 4 अप्रैल 2014, 4 जुलाई 2014, 30 सितम्बर 2014 तथा 2 जनवरी 2015 द्वारा एसओआर की वैधता को आवधिक अन्तरालों पर विस्तारित किया गया था।

3.4. इसी बीच, महापत्तन न्यासों के लिए लागू प्रशुल्क नीति, 2015 13 जनवरी 2015 से लागू हुई थी। परिणामस्वरूप, जैसाकि प्रशुल्क नीति के खंड 1.5 में यथा विनिर्दिष्ट, इस प्राधिकरण ने जून 2015 में उक्त प्रशुल्क नीति, 2015 को लागू करने के लिए कार्य दिशानिर्देश जारी किए थे। तदनुसार, पीपीटी को 2015 की नई प्रशुल्क नीति के अनुसार संशोधित प्रस्ताव दाखिल करने की सलाह दी गई थी।

3.5. दिया गया है कि इस प्राधिकरण को पीपीटी से अभी संशोधित प्रस्ताव प्राप्त होना है और यह भी चूंकि नई प्रशुल्क नीति, 2015 अभी लागू होनी है, पीपीटी को एमओएस द्वारा घोषित 2015 की नई प्रशुल्क नीति के अनुसार अपना संशोधित प्रस्ताव तैयार करना होगा। पीपीटी का प्रस्ताव जैसे और जब प्राप्त होगा नई प्रशुल्क नीति, 2015 का अनुसरण करते हुए कार्यवाही की जाएगी। उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, इस प्राधिकरण ने अपने आदेश सं. टीएएमपी/55/2012-पीपीटी दिनांक 13 फरवरी 2015 द्वारा पीपीटी के प्रस्ताव को बन्द कर दिया था और पीपीटी द्वारा दाखिल किए जाने वाले संशोधित प्रस्ताव को नया मानने का निर्णय लिया गया था।

3.6. उसके बाद, इस प्राधिकरण ने प्रशुल्क में अन्तराल से बचने तथा उक्त आदेश में उद्धरित कारणों से अपने आदेशों दिनांक 28 अप्रैल 2015, 10 नवम्बर 2015, 6 मई 2016 और 7 अक्टूबर 2016 द्वारा दरमान की वैधता विस्तारित की थी। प्रत्येक अवसर पर वैधता विस्तारित करते समय, इस प्राधिकरण द्वारा पीपीटी को सामान्य संशोधन प्रस्ताव तत्काल दाखिल करने की सलाह दी गई थी।

4.1. इस परिप्रेक्ष्य में, पीपीटी ने प्रशुल्क नीति, 2015 का अनुसरण करते हुए अपने दरमान के सामान्य संशोधन के लिए अपने पत्र सं. एफए/आरई/पीटी 1/2015/1599 दिनांक 6 दिसम्बर 2016 द्वारा प्रस्ताव दाखिल किया था।

4.2. पीपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव दिनांक 6 दिसम्बर 2016 में किए गए निवेदन निम्नलिखित हैं:-

- (i). बीसीजी की अनुशांसा के अनुसार अभियंत्रित कोयला प्रहस्तन बर्थों में पोत के कार्यनिष्पादन को अर्जित नहीं करने हेतु जुर्माना पत्तन उपयोक्ताओं की सहमति से पहले ही 1 नवम्बर 2015 से लागू किया गया है।
- (ii). भारत सरकार के निदेश के अनुसार, पीपीटी ने पत्तन संपत्तियों के बीमा प्रीमियम के लिए 2016-17 के दौरान रु. 4.85 करोड़ खर्च किया था जो भविष्य वर्षों में गिनती किया जाएगा जिसे प्रारूपों में उपयुक्त प्रावधान के अभाव में लागत आंकड़े अर्थात् वार्षिक राजस्व अपेक्षा तैयार करते समय विचार नहीं किया जा सकेगा।
- (iii). भारत सरकार के निदेश के अनुसार, पीपीटी अगले 2-3 वर्षों के दौरान निम्नलिखित परियोजनाओं पर कार्य करेगा जिसके लिए भारी धनराशि की आवश्यकता पड़ेगी जिसे आंतरिक संसाधनों के माध्यम से सृजित किया जा सकता है।

- (क). स्मार्ट सिटी
- (ख). बाह्य हारबार
- (ग). सौर ऊर्जा संयंत्र
- (घ). इंडियन पोर्ट रेल कम्पनी लि0 के माध्यम से रेल संपर्क
- (ङ). अंतर्देशीय जलमार्ग टर्मिनल
- (च). आईओएचपी का अपग्रेडेशन आदि।

(iv). भारत सरकार ने परिचालन अनुपात तथा लागत प्रति टन के लिए स्टिफ आरएफडी लक्ष्य निर्धारित किए हैं। परियोजनाओं के लिए अपेक्षित निधि सृजित करने के लिए तथा आरएफडी लक्ष्यों को अर्जित करने के लिए, पीपीटी ने मौजूदा प्रशुल्क को संशोधित करने का निर्णय किया है और यही दरें जारी रहनी चाहिए। इस पर पोत परिवहन मंत्रालय के उच्चतर प्राधिकारियों में अध्यक्षा में हुई कई समीक्षा बैठकों में चर्चा की गई है।

(v). इस प्रकार, पीपीटी द्वारा कोई संशोधन प्रस्ताव नहीं किया गया है और मौजूदा दरों को जारी रखने का प्रस्ताव किया गया है।

(vi). कार्यनिष्पादन पैरामीटरों को 31-03-2013 से 31-03-2015 तक पिछले दो वर्षों की औसत को लिया गया है (प्रपत्र-6)।

4.3. पीपीटी ने प्रपत्र 1 में वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) का विस्तृत परिकलन तथा प्रपत्र 3 में प्रस्तावित एसओआर में राजस्व अनुमान भेजे हैं जिन्हें नीचे पुनः प्रस्तुत किया गया है:

(रु. करोड़ों में)

क्र.सं.	विवरण	वर्ष 1 (2011-12)	वर्ष 2 (2012-13)	वर्ष 3 (2013-14)
(1)	कुल व्यय (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)			
(i)	परिचालन व्यय (मूल्यहास सहित)	290.17	291.87	382.98
(ii)	प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय	94.73	107.72	125.42
(iii)	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)	59.13	87.75	178.42
	उपजोड़ 1=(i)+(ii)+(iii)	444.03	487.34	686.82
(2)	समायोजन घटाना:			
(i)	संपदा संबंधित व्यय			
	(क) परिचालन व्यय (मूल्यहास सहित)	49.63	40.82	48.51
	(ख) आर्बिट्रि प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्यय	4.10	4.52	5.21
	(ग) आर्बिट्रि एफएमई	2.56	3.68	7.41
	उपजोड़ 2(i)=[(क)+(ख)+(ग)]	56.29	49.03	61.12
(ii)	ऋणों पर ब्याज	0.21	0.21	0.21
(iii)	एकमुश्त व्ययों का 4/5वां, यदि कोई हो जैसे मजदूरी का बकाया, पेंशन/ग्रेच्युटी का बकाया, एक्सग्रेसिया भुगतान का बकाया आदि (मदों में प्रत्येक की सूची)			
	(क) मजदूरी बकाया			
	(ख)			
	(ग)			
	उपजोड़ 2(iii)=[(क)+(ख)+(ग)]	0	0	0
(iv)	पेंशन निधि में अंशदान का 4/5वां	32.00	61.95	92.16
(v)	परिचालन व्यय तथा मूल्यहास के सकल के 25 प्रतिशत से अधिक प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय	1.36	6.20	0.00
(vi)	प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.10 के अधीन शासित निकटवर्ती बर्थ, यदि कोई हो, के प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रासंगिक व्यय			
	(क) परिचालन व्यय			
	(ख) मूल्यहास			
	(ग) आर्बिट्रि प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्यय			
	(घ) आर्बिट्रि एफएमई			
	उपजोड़ 2(vi)=[(क)+(ख)+(ग)+(घ)]	0.00	0.00	0.00
	2 का जोड़ =2(i)+2(ii)+2(iii)+2(iv)+2(v)+2(vi)	89.86	117.39	153.49

(3)	कुल समायोजन के बाद कुल व्यय (3=1-2)	354.17	369.95	533.33
(4)	क्र.सं. 3 के औसत व्यय = $\frac{\text{वाई1} + \text{वाई2} + \text{वाई3}}{3}$			419.15
(5)	नियोजित पूंजी			
	(i) 31-03-2014 को निवल अचल परिसंपत्तियां (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)	1317.07		
	(ii) जोड़ना: 31-03-2014 को प्रगतिधीन कार्य (लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार)	129.07		
	(iii) घटाना: लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार 31-03-2014 को संपदा गतिविधि से संबंधित अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य	65.91		
	(iv) घटाना: लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार 31 मार्च 2014 को बीओटी परिचालक को हस्तांतरित अचल परिसंपत्तियों, यदि कोई हों, का निवल मूल्य	0		
	(v) घटाना: प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.10 के अधीन समीपवर्ती बर्थों, यदि कोई हों, के लिए विचार किए जाने हेतु प्रासंगिक लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार 31 मार्च 2014 को अचल परिसंपत्तियों का निवल मूल्य।	0		
	(vi) जोड़ना: कार्य दिशानिर्देशों के खंड 2.5 में निर्धारित मानदंडों के अनुसार कार्य पूंजी			
	(क) वस्तुसूची (एक वर्ष औसत उपभोग)	15.25		
	(ख) विविध देनदार (रेलवे द्वारा देय 2 माह संपदा आय तथा टर्मिनल प्रभार)	17.82		
	(ग) नकदी (एक माह नकदी व्यय)	40.81		
	(घ) (क)+(ख)+(ग) का जोड़	73.87		
	(vii). कुल नियोजित पूंजी [(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)+(घ)]	1454.10		
(6)	क्र.सं. (vii) 16 प्रतिशत की दर से नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	232.66		
(7)	31 मार्च 2014 को वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) [(4)+(6)]	651.81		
(8)	वर्ष 2014-15 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एआरआर में सूचकांकन अर्थात् @6%(7*1.06)	690.91		
(9)	वर्ष 2015-16 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एआरआर में सूचकांकन अर्थात् @3.82%(7*1.0382)	717.31		
(10)	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)	717.31		
(11)	उपर्युक्त क्र.सं. 10 पर अनुमानित अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर प्रस्तावित सूचकांकित एसओआर में राजस्व अनुमानन	706.01		

- (ii). पीपीटी ने 2014-15 के वास्तविक यातायात के आधार पर प्रस्तावित प्रशुल्क पर विचार करते हुए प्रपत्र 3 में राजस्व अनुमानन की गणना भेजी है। उक्त प्रपत्र के अनुसार, कुल अनुमानित राजस्व प्रस्तावित प्रशुल्क पर रु. 706.01 करोड़ है।
- (iii). पिछले तीन वर्षों अर्थात् 2012-13 से 2014-15 के औसत के आधार पर प्रपत्र-6 में पीपीटी द्वारा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक निम्नलिखित हैं:-

क्र.सं.	कार्यनिष्पादन पैरामीटर	प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक
(1)	कार्गो संबंधित सेवाएं	
(क)	मुख्य कार्गो समूहों के मामले में औसत जलयान बर्थ दिवस आउटपुट (टनों में)	
(i)	गियर वाला पोत	10,000
(ii)	गियर रहित पोत	11,500
(iii)	ताप कोयला निर्यात (एमसीएचपी)	45,000
(iv)	लौह अयस्क/लौह अयस्क गुट्टिकाएं (आईओएचपी)	15,000
(v)	आईओएचपी में ताप कोयला	12,000
(vi)	कच्चा तेल	1,00,000
(ख)	कंटेनरों के मामले में औसत फेरे प्रति घंटा (टीईयू में)	एनए
(2)	पोत संबंधित सेवाएं	
(क)	पोतों का औसत वापसी समय (दिनों में) पत्तन लेखा	3
(ख)	पोतों का औसत पूर्व-बर्थिंग समय (दिनों में) पत्तन लेखा	1
(3)	पत्तन द्वारा प्रासंगिक पाए गए कोई अन्य पैरामीटर	---

5.1. पीपीटी से प्राप्त दस्तावेज प्रस्ताव दाखिल करने के लिए प्रशुल्क नीति, 2015 में निर्दिष्ट दस्तावेजों की चैकलिस्ट के अनुसार है। तथापि, पीपीटी ने बोर्ड बैठक के कार्यवृत्त नहीं भेजे थे। इसलिए, पीपीटी ने हमारे अनुरोध पर संशोधित दरमान अनुमोदित करते हुए बोर्ड संकल्प की प्रति अपने ईमेल दिनांक 5 अगस्त 2017 द्वारा भेजी थी।

5.2. इसके अलावा, प्रशुल्क नीति 2015 का खंड 3.2 और 3.3 विनिर्दिष्ट करता है कि महापत्तन न्यास 15 दिनों के भीतर प्रासंगिक उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों की टिप्पणियों के लिए पत्तन एवं टीएएमपी के विनियुक्त ईमेल पते देते हुए अपनी वेबसाइट पर प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानकों के साथ मसौदा दरमान डालेंगे। महापत्तन न्यासों को पत्तन उपयोक्ताओं से प्राप्त होने वाली टिप्पणियों पर अपने जवाब पत्तन उपयोक्ता से टिप्पणियां प्राप्त होने की अंतिम तारीख से 15 दिनों के भीतर टीएएमपी को जमा करने होते हैं। इस संबंध में, पीपीटी ने अपने प्रस्ताव में पीपीटी की वेबसाइट में मसौदा दरमान तथा कार्यनिष्पादन मानक डाले जाने के बारे में कोई उल्लेख नहीं किया था। जब इस ओर पीपीटी का ध्यान आकर्षित किया गया था तो पीपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 22 दिसम्बर 2016 और अनुवर्ती ईमेल दिनांक 11 जनवरी 2017 द्वारा पुष्टि की थी कि प्रस्तावित दरमान वेबसाइट पर डाला गया है और कि पत्तन उपयोक्ताओं को उनकी टिप्पणियों भेजने के लिए सूचित किया गया था। इसके बाद, पीपीटी ने यह भी सूचित किया था कि पीपीटी को 15 दिनों की निर्धारित अवधि बीत जाने के बाद भी उपयोक्ताओं से कोई टिप्पणियां प्राप्त नहीं हुई हैं।

5.3. पीपीटी और इस प्राधिकरण में से किसी को भी, इस मामले को अंतिम रूप देने तक, किसी उपयोक्ता/उपयोक्ता संगठन से कोई टिप्पणियां प्राप्त नहीं हुई थी।

6.1. संदर्भित मामले में संयुक्त सुनवाई 27 फरवरी 2017 को भुवनेश्वर में पीपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में, पीपीटी तथा उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों ने अपने निवेदन पेश किये थे।

6.2. संयुक्त सुनवाई में लिए गए निर्णयानुसार, उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों से हमारे पत्र दिनांक 03 मार्च 2017 द्वारा अनुरोध किया गया था कि पीपीटी को समर्थक विश्लेषण के साथ पीपीटी के दरमान में पीपीटी द्वारा प्रस्तावित बदलावों पर अपनी विशिष्ट टिप्पणियां भेजे। समानान्तरतः, पीपीटी से उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों द्वारा भेजी जाने वाली सूचना के आधार पर अपना प्रस्ताव संशोधित, यदि अपेक्षित हो, करने के लिए हमारे पत्र दिनांक 03 मार्च 2017 द्वारा अनुरोध किया गया था।

7.1. अनुस्मारक दिनांक 10 अप्रैल 2017 के बाद, पीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 03 मई 2017 द्वारा संशोधित प्रस्ताव भेजा था। हालांकि दरों में यथास्थिति बनाये रखी गई थी, परन्तु यह देखा गया था कि पीपीटी ने दरों की वसूली को शासित करने वाली टिप्पणियों/शर्तों में काफी बदलाव किए थे।

7.2. पर्याप्त बदलावों के मद्देनजर, पीपीटी के संशोधित दरमानों की प्रति संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजी गई थी। किसी भी उपयोक्ता/उपयोक्ता संगठन ने मामले को अंतिम रूप दिये जाने तक संशोधित दरमान पर अपनी टिप्पणियां नहीं भेजी थी।

8. संशोधित दरमानों की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, हमारे पत्र दिनांक 31 मई 2017 द्वारा कुछ बिन्दुओं पर सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। अनुस्मारक दिनांक 13 जून 2017 के बाद, पीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 5 अगस्त 2017 द्वारा प्रतिसाद दिया था। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना तथा उसपर पीपीटी का प्रतिसाद नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना	पीपीटी का उत्तर
1.	पारादीप फास्फेट्स लिमिटेड (पीपीएल) और भारतीय कृषक उर्वरक सहकारी संस्था (इफको) का कार्गो:	
(i).	उर्वरक बर्थ में प्रहस्तित पारादीप फास्फेट्स लिमिटेड (पीपीएल) (i) और उर्वरक बर्थ में प्रहस्तित भारतीय कृषक उर्वरक सहकारी संस्था (इफको) (ii) के कार्गो के लिए प्रभार, जोकि वर्तमान दरमान में क्रमशः खंड 2.7 तथा 2.8 में मौजूद हैं, प्रस्तावित दरमान में प्रस्तावित नहीं किया गया है। उक्त खंडों को प्रस्तावित नहीं किए जाने के कारण बताएं और यह भी बताएं कि प्रस्तावित दरमान में उपर्युक्त खंडों के अभाव में क्रमशः उर्वरक बर्थ (i) और उर्वरक बर्थ (ii) में प्रहस्तित कार्गो के लिए पीपीएल तथा इफको से प्रभार कैसे वसूल किए जाते हैं।	पीपीएल (पारादीप फास्फेट्स लिमिटेड) और इफको (भारतीय कृषक उर्वरक सहकारी संस्था) के प्रभारों को निम्नलिखित कारणों से सामान्य दरमान में शामिल नहीं किया गया है; (क) पीपीएल तथा इफको पीपीटी के साथ 2 विभिन्न करारों के अधीन शासित किए जाते हैं। प्रभार करारों के निबंधन तथा शर्तों के अनुसार वसूल किए जाते हैं। (ख) करार की वैधता सामान्य दरमान की वैधता की अपेक्षा भिन्न है।
(ii).	प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.10 और महापत्तन न्यास अधिनियम, 163 की धारा 48 को ध्यानपूर्वक पढ़ने से यह प्रकट होगा कि समीपवर्ती बर्थ के लिए प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित किया जाएगा।	पीपीटी द्वारा टिप्पणी नहीं भेजी गई है।
2.	कार्गो प्रहस्तन उपस्कर हेतु किराया प्रभार/एचएमसी के उपयोग के लिए प्रभार कार्गो प्रहस्तन उपस्कर के लिए किराया प्रभार मौजूदा दरमान का खंड 2.15 ए निर्धारित करता है। प्रस्तावित मसौदा दरमान में, खंड 2.15 ए को हटाने का प्रस्ताव किया गया है। पीपीटी स्पष्ट करे कि प्रस्तावित दरमान में उक्त खंड के नहीं होने पर पीपीटी द्वारा उपलब्ध करवाई गई कार्गो प्रहस्तन उपस्कर की सेवाएं प्राप्त करने वाले उपयोक्ताओं से राजस्व का संग्रहण कैसे किया जाएगा। निजी परिचालकों द्वारा संस्थापित हारबर मोबाइल क्रेनों के उपयोग के लिए प्रभारों के संबंध में, प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएएमपी/54/2007-पीपीटी दिनांक 2 जुलाई 2015 द्वारा दरमान के 2.15 (ख) पर मद रूप में शामिल किए जाने के लिए निम्नलिखित प्रभार अनुमोदित किए हैं। निजी परिचालकों द्वारा संस्थापित हारबर मोबाइल क्रेनों (एचएमसी) के उपयोग के लिए प्रभार। (दर प्रति मी.ट.) (क) जिंदल स्टील लिमिटेड द्वारा संस्थापित एचएमसी - रु. 65.88 (ख) चेन्नई राधा इंजीनियरिंग वर्क्स द्वारा संस्थापित एचएमसी - रु. 73.54 तथापि, निजी परिचालकों द्वारा संस्थापित हारबर मोबाइल क्रेनों (एचएमसी) के उपयोग के लिए प्रभारों को प्रस्तावित दरमान में शामिल नहीं किया गया है। पीपीटी से अनुरोध है कि उक्त प्रभारों को प्रस्तावित दरमान में उक्त प्रभारों को शामिल नहीं जाने का कारण स्पष्ट करें।	पीपीटी में, राजस्व हिस्सेदारी आधार अथवा अपक्रंट प्रीमियम भुगतान आधार में से किसी एक पर विभिन्न निविदा प्रक्रिया के माध्यम से लाइसेंस के अधीन लगभग 13 हारबर मोबाइल क्रेनों (एचएमसी) को शामिल किया गया था। वर्तमान दरमान प्रस्ताव दाखिल किए जाने के समय तक 3 एचएमसी को पहले ही बाहर किया जा चुका है और दूसरी 2 को सितम्बर 2017 के दौरान बाहर किये जाने की संभावना है। इसके अलावा, इन दरों की वैधता दरमान के समान नहीं है, इसलिए इसे दरमान प्रस्ताव में शामिल नहीं किया गया है।
3.	अंतरण व्यवस्थापन में विलंबशुल्क की वसूली की निःशुल्क भंडारण अवधि वर्तमान दरमान में, नीलामी द्वारा बिक्री किए गए अदावाकृत/अनिकासित सामान के लिए, 3 दिनों की निःशुल्क अवधि नीलामी की दिन से गिनती की जाएगी (खंड 2.10 की टिप्पणी 5)। 3 दिनों की निःशुल्क अवधि को बढ़ाकर 90 दिन किए जाने का प्रस्ताव किया गया है (खंड 2. की टिप्पणी V)। वैसे पीपीटी निःशुल्क अवधि को 3 दिनों से बढ़ाकर 90 दिन किए जाने का आधार बताए। चूंकि पीपीटी को जानकारी है, उचित तथा औचित्यपरक निःशुल्क विराम समय के बाद पत्तन परिसर में पड़ा कार्गो राजस्व के नुकसान के अलावा पत्तन परिचालनों को बाधित कर सकता है।	पारादीप पत्तन न्यास प्राथमिक तौर पर थोक कार्गो का कार्य करता है। जबकि आयात किए गए द्रव्य कार्गो तथा अन्य शुष्क बल्क कार्गो पाइपलाइनों तथा कन्वेयरों के माध्यम से आयातक के परिसर में सीधे ले जाये जाते हैं। परंपरागत ढंग से प्रहस्तित शुष्क थोक कार्गो पत्तन परिसर में भंडारित किए जाते हैं। पत्तन भंडारण क्षेत्रों के भीतर पड़े अदावाकृत/अनिकासित शुष्क बल्क कार्गो को जब एमपीटी अधिनियम, 163 के प्रावधानों के अनुसार नीली के माध्यम से विलयर्स हेतु प्रस्ताव किया गया था तो पीपीटी को निम्नलिखित कारणों से बहुत कम बोली प्रतिसाद प्राप्त हुआ था: (i). यह संभव नहीं है कि प्रकृति में भारी संख्यात्मक होते हुए 3 निःशुल्क दिवसों के साथ नीलामी में सम्पूर्ण मात्रा बेच दी जाए और विलंबशुल्क इस प्रकार मौजूदा दरमान के अनुसार टेलीस्कोपिक दर उपाजित हो सकती है। भुगतान किए जाने वाले ऐसे मामलों में विलंबशुल्क नीलामी में बेचे गए माल की कीमतों से कहीं अधिक होगा, इस प्रकार 3 दिनों का निःशुल्क समय भावी बोलीदाताओं के लिए अनाकर्षित है।

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना	पीपीटी का उत्तर
		<p>(ii). कार्यवाही करने तथा सीमाशुल्क मंजूरी दस्तावेज प्राप्त करने के लिए अपेक्षित समय के अलावा, खरीदार से यह यह अपेक्षा की जाती है कि उड़ीसा खनिज (चोरी, तस्करी तथा गैरकानूनी खनन तथा कब्जा, भंडारण, व्यापार तथा परिवहन का विनियमन) नियम, 2007 के अनुसार ऐसी सामग्रियों के परिवहन के लिए खनन विभाग, उड़ीसा सरकार से ऐसे थोक कार्गो (खनिज) की निकासी के लिए अनुमति प्राप्त की जानी अपेक्षित है। इसके अलावा, नए आयातकों के लिए, उड़ीसा सरकार से ऐसे खनन की अनुमति प्राप्त करने में कम से कम 3 सप्ताह का समय लगता है।</p> <p>इसके परिणामस्वरूप, नीलामी के माध्यम से अदावाकृत/अनिकासित माल की बिक्री के लिए सफल बोलीदाताओं का मिलना मुश्किल है और पत्तन परिसर के भीतर अदावाकृत/अनिकासित माल से घिरे स्थान को उत्पादक प्रयोजन के लिए उपयोग नहीं किया जा सकता।</p> <p>उपर्युक्त समस्या का समाधान करने के लिए 90 दिनों की निःशुल्क अवधि का प्रस्ताव किया गया है।</p>
4.	<p>पोत संबंधित प्रभार</p> <p>पोत संबंधित प्रभारों अर्थात् बर्थ किराया, पत्तन देयताएं तथा पाइलटेंज एवं मौजूदा दरमान में लैश बार्जों के लिए निर्धारित टोवेज प्रभारों के संग्रहण से संबंधित खंड प्रस्तावित दरमान में प्रस्तावित नहीं किए गए हैं। पीपीटी से अनुरोध है कि प्रस्तावित दरमान में उक्त खंडों को प्रस्तावित किए जाने के कारण बताएं।</p>	<p>लैश जलयानों को आमतौर पर पिछले वर्षों में विश्व में हटा लिया गया है। संयोगवश, लैश जलयान पिछले 15 वर्षों से अधिक समय से पारादीप पत्तन में नहीं आए हैं। उपर्युक्त के मद्देनजर, इस खंड को हटाने का प्रस्ताव किया गया है।</p>
5.	<p>विविध प्रभारों के अधीन अतिरिक्त प्रशुल्क मर्दे</p> <p>जैसाकि पीपीटी द्वारा जमा किए गए संशोधित प्रस्तावित दरमान से देखा गया है, निम्नलिखित अतिरिक्त प्रशुल्क मर्दों का प्रस्ताव किया गया है:-</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ ऑटोमोबाइल्स को आरओ-आरओ परिचालनों के माध्यम से उतारा और चढ़ाया जाएगा। ○ किसी कार्गो/कंटेनर परिचालनों के लिए घाटशुल्क, यदि किसी पोत को उतारा/पुनः लादा जाता है कोई हैच कवर/पोनटून ○ साइडिंग प्रभार - (क) भंडारगृह जोन के लिए (ख) अन्य साइडिंग प्रभारों के लिए। <p>उपर्युक्त प्रशुल्क मर्दे निर्धारित करने के कारण और प्रस्तावित प्रशुल्क पर पहुंचने का आधार स्पष्ट करें। इसके अलावा, इन अतिरिक्त प्रशुल्क मर्दों से आय को प्रस्तावित प्रशुल्क में एआरआर पर पहुंचने के लिए राजस्व अनुमानन में नहीं लिया गया है। पीपीटी से अनुरोध है कि एआरआर पर पहुंचने के लिए उपर्युक्त प्रशुल्क मर्दों से होने वाले अतिरिक्त राजस्व को ले।</p>	<p>वर्ष 2016 में, पीपीटी को प्योर कार कैरियर्स (पीसीसी) लाने के लिए शिपिंग लाइनर से इच्छा प्राप्त हुई थी जिसके लिए आरओ-आरओ परिचालन के माध्यम से कार/ऑटोमोबाइल आदि की लदाई/उतराई के लिए पत्तन सुविधा की आवश्यकता हो सकती है जिसके लिए मौजूदा प्रशुल्क में कोई विशिष्ट दर नहीं दी गई है, इसलिए पीपीटी ने अब ऐसे परिचालनों के लिए प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है।</p> <p>सृजित होने वाला राजस्व नगण्य होने के कारण पत्तन के समग्र प्रशुल्क ढांचे पर इसका सीधा प्रभाव नहीं पड़ेगा।</p> <p>पिछले कुछ समय में, पीपीटी ने देखा है कि समय-समय पर कुछ कंटेनर फीडर जलयानों तथा परियोजना कार्गो जलयानों को पत्तन पर हैच कवर/पोनटून्स की उतराई तथा पुनः लदाई करनी होती है जिसके लिए न केवल जलयान द्वारा बर्थ के परिचालन समय का उपयोग किया जा रहा है अपितु इसमें पत्तन कामगारों तथा अवसंरचना का उपयोग भी शामिल है। पूर्व में किसी दर के अभाव में, प्रस्तावित दर ऐसी सुविधाओं के लिए बनाई गई है।</p> <p>सृजित किया जाने वाला राजस्व नगण्य होने के कारण इसका पत्तन के समग्र प्रशुल्क ढांचे पर सीधा प्रभाव नहीं पड़ेगा।</p> <p>अन्य साइडिंग प्रभारों के लिए भंडारगृह जोन के लिए साइडिंग प्रभार मई 2005 में और दिसम्बर 2007 में प्रकाशित पीपीटी के दरमान में उल्लिखित किए गए थे। यह निवेदन है कि जबकि रेलवे बोर्ड वैगनों पर/से कार्गो की लदाई/उतराई के लिए घाटशुल्क एवं वैगनों पर विलंबशुल्क, हॉलेज, निःशुल्क समय, टर्मिनल प्रभार आदि अनुमोदित करता है, साइडिंग प्रभार रेलवे बोर्ड द्वारा अनुमोदित अथवा संशोधित नहीं किए जाते हैं।</p> <p>साइडिंग प्रभार की वसूली पीपीटी बोर्ड द्वारा अनुमोदित की गई है और 24-06-1993 को उड़ीसा राजपत्र में प्रकाशित की गई है। इसे</p>

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना	पीपीटी का उत्तर
		<p>संभवतः 27-03-200 को टीएमपी आदेश के कारण 2011 के दरमान में अस्पष्ट रूप से हटा दिया गया था। इसलिए, यह एक नया प्रशुल्क नहीं है और इसलिए टीएमपी द्वारा अनुमोदित किए जाने के लिए प्रस्तावित दरमान में शामिल किया गया है।</p> <p>साइडिंग प्रभारों के कारण सुजित राजस्व को टीएमपी को जमा किए गए एआरआर के रेलवे अर्जनों में शामिल किया गया है।</p>
6.	<p>घाटशुल्क प्रभार:</p> <p>(i). पीपीटी ने प्रस्तावित मसौदा दरमान में घाटशुल्क प्रभारों के अधीन नई कार्गो मदों जैसे विभिन्न पोतों को बंकर आपूर्ति, खाद्य तेल, जिप्सम, ऑयलफ्लक्स, पायरोक्सिनाइट, बेनटोनाइट तथा एफआरएम के लिए घाटशुल्क का प्रस्ताव किया है। तथापि, पीपीटी ने एआरआर विवरण में उपर्युक्त नई कार्गो मदों के राजस्व प्रभाव को नहीं लिया है। वैसे, पीपीटी से अनुरोध है कि दर पर पहुंचने का आधार बताएं और एआरआर पर पहुंचने के लिए उपर्युक्त कार्गो मदों से होने वाले राजस्व को भी लें।</p>	<p>यह निवेदन है कि पिछले कुछ वर्षों में, पीपीटी कार्गो को विभिन्न जलयानों को “बंकर” आपूर्ति, खाद्य तेल, जिप्सम, ऑयलफ्लक्स, पायरोक्सिनाइट, बेनटोनाइट आदि के रूप में प्रहस्तित करता रहा है जैसाकि वे विशिष्ट नामों से आते हैं।</p> <p>जैसाकि देखा गया है, खाद्य तेल एक नया कार्गो नहीं है और मद 2. 1.1. के अधीन प्रशुल्क शीर्ष के अधीन विशिष्ट दर के रूप में मौजूद नहीं है।</p> <p>जलयानों को आपूर्ति “बंकर” एक फीनोमिना है जिसे 2014 में देखा गया था और पीपीटी के न्यासी बोर्ड ने 08-01-2014 को हुई अपनी बैठक में संकल्प सं. 122/2013-14 द्वारा अनुमोदित किया था कि जलयानों को बंकर आपूर्ति कार्गो के रूप में माना जाएगा और तदनुसार “पीओएल” के लिए मौजूदा दरमान के अनुसार घाटशुल्क “बंकर” के लिए वसूल किया जाएगा। उपर्युक्त के मद्देनजर, 23 डिग्री सेल्सियस और इससे अधिक के फ्लैश प्वाइंट वाले पीओएल के लिए लागू दर बंकर के लिए घाटशुल्क रूप में सुविचारित की गई है और तदनुसार, इसे दरमान में अनुमोदन के लिए प्रस्तावित किया गया है क्योंकि यह उपयोगिताओं के साथ करार में किया गया है।</p>
(ii).	<p>नई कार्गो मदों नामतः जिप्सम, ऑयलफ्लक्स, पायरोक्सिनाइट, बेनटोनाइट को कार्गो की मौजूदा श्रेणी नामतः “सीमेंट, क्लिंकर, चूनापत्थर, डोलोमाइट तथा अन्य फ्लक्सिंग सामान” में शामिल किए गए हैं। इसके अलावा, विदेशी कार्गो के लिए रु. 54.40 प्रति टन की मौजूदा घाटशुल्क दर और कार्गो की मौजूदा श्रेणी के मामले में तटीय कार्गो के लिए रु. 32.65 प्रति टन नई कार्गो मदों पर लागू किए जाने के लिए प्रस्तावित किए गए हैं। इस संबंध में, पीपीटी से अनुरोध है कि निम्नलिखित स्पष्ट/पुष्टि करें:</p> <p>(क). “जिप्सम, ऑयलफ्लक्स, पायरोक्सिनाइट, बेनटोनाइट” को कार्गो के मौजूदा समूह नामतः “सीमेंट, क्लिंकर, चूनापत्थर, डोलोमाइट तथा अन्य फ्लक्सिंग सामान” के अधीन वर्गीकृत करने का आधार।</p> <p>(ख). क्या नई कार्गो मदें और मौजूदा कार्गो मदें कार्गो प्रोफाइल के अनुसार एकसमान हैं। यदि वे एकसमान हैं तो यह स्पष्ट करें कि वे कैसे एकसमान हैं।</p> <p>(ग). यदि अक्टूबर 2016 में एमओएस द्वारा जारी स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के अनुबंध-1 में दिए गए शुष्क बल्क घटकों के वर्गीकरण पर दिशानिर्देश को संदर्भ रूप में लिया जाता है तो मौजूदा कार्गो वर्गीकरण घटक समूह 10 के अधीन आता है। नई कार्गो मद जिप्सम घटक समूह के अधीन आती है; नई कार्गो मद बेनटोनाइट घटक समूह 6 के अधीन आती है। अन्य दो नई कार्गो मदें अर्थात् ऑयलफ्लक्स और पायरोक्सिनाइट को किसी भी घटक समूह में वर्गीकृत किया दिखाई नहीं देता है। संक्षेप में, मौजूदा चार कार्गो का समूह और प्रस्तावित कार्गो का घटक समूह भिन्न-भिन्न हैं। इसलिए, पीपीटी से अनुरोध है कि मौजूदा कार्गो समूह के अधीन नया कार्गो वर्गीकृत करने के लिए अपने प्रस्ताव की करीब से तथा ध्यानपूर्वक जांच करे और वर्गीकरण की समीक्षा करे।</p> <p>(घ). प्रस्तावित चार कार्गो के लिए मौजूदा चार कार्गो के लिए लागू घाटशुल्क दरों को</p>	<p>जैसाकि पहले बताया गया है, जिप्सम, ऑयलफ्लक्स, पायरोक्सिनाइट, बेनटोनाइट आयातित मदें हैं और विशिष्ट नामपद्धति के अंतर्गत आते हैं तथा दरमान में विशिष्ट नामों में ऐसा कोई प्रशुल्क मौजूद नहीं था जिसके लिए इसे और अधिक स्पष्टता के लिए प्रस्तावित में शामिल किया गया हो। यह सही बताया गया है कि प्राधिकरण द्वारा यथा अनुमोदित, सीमेंट, क्लिंकर, चूनापत्थर, डोलोमाइट तथा अन्य फ्लक्सिंग सामानों को मद 2.1.8 में शामिल किया गया है और विदेशी कार्गो के लिए रु. 54.40 प्रति टन और तटीय कार्गो के लिए रु. 32.65 प्रति टन की मौजूदा घाटशुल्क दर वसूल की जा रही है।</p> <p>यह निवेदन है कि जब क्लिंकर और जिप्सम सीमेंट के उत्पादन के लिए इनपुट/कच्चा माल के रूप में प्रयोग किए जाते हैं, विशिष्ट नामों में आने वाले ऑयलफ्लक्स, पायरोक्सिनाइट, बेनटोनाइट मुख्य स्टील उत्पादकों जैसे टाटा स्टील लि0, भूषण स्टील लि0, स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया लिमिटेड आदि द्वारा स्टील के उत्पादन की प्रक्रिया तथा सिनेटरिंग में फ्लक्सों के रूप में प्रयोग किए जाते हैं।</p>

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना	पीपीटी का उत्तर
	लागू करने के पीपीटी के प्रस्ताव का औचित्य बताएं।	<p>संयोगवश, अनुमोदित दरमान के मद 3 "आई" में खंड 2.1 तथा 2.2 के लिए टिप्पणियों में, मौजूदा खंड के अनुसार, "अविनिर्दिष्ट" श्रेणी के अधीन कोई कार्गो वर्गीकृत करने से पहले यह उल्लेखित किया गया है, प्रासंगिक सीमाशुल्क वर्गीकरण यह पता लगाने के लिए भेजा जाना चाहिए कि क्या कार्गो को घाटशुल्क अनुसूची में मौजूदा श्रेणियों में से किसी के अधीन कार्गो को वर्गीकृत किया जा सकता है। इस संबंध में, यह उल्लेख किया जा सकता है कि जिप्सम तथा बेनटोनाइट को मदों के रूप में सीमाशुल्क वर्गीकरण के अध्याय-25 के अधीन वर्गीकृत किया गया है जिसके अधीन सीमेंट तथा बेनटोनाइट मद 2.1.8 के अधीन क्लंकर तथा चूनापत्थर की समान प्रशुल्क दर के अधीन वसूल किया जा रहा है। तदनुसार, इसे विशिष्ट घटक के रूप में मौजूदा दरमान में लाया गया है।</p> <p>इसी तरह, ऑयलफ्लक्स, पायरोक्सिनाइट को फ्लक्सों के रूप में प्रयोग किए जा रहे हैं तथा समान उत्पादकता पारादीप में उपयोक्ताओं के साथ परामर्श से चूनापत्थर तथा डोलोमाइट के साथ निर्धारित किए गए हैं। ऑयलफ्लक्स, पायरोक्सिनाइट और बेनटोनाइट के मामले में घाटशुल्क मौजूदा दरमान के मद 2.1.8 के अधीन अन्य फलक्सिंग सामग्री के रूप में मानकर वसूल किए जा रहे हैं, अक्टूबर 2016 में एमओएस द्वारा जारी स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के अनुबंध-1 में दिए गए शुष्क बल्क घटकों के वर्गीकरण पर उल्लिखित दिशानिर्देश से काफी पहले। तदनुसार, इसे अब विशिष्ट घटक के रूप में शामिल किया गया है क्योंकि सेवा प्रभार पीपीटी में लम्बी अवधि के लिए उक्त श्रेणी के अधीन वसूल किए गए हैं।</p> <p>संयोगवश, अनुबंध-1 में कार्गो की 12 श्रेणियों के अधीन, इसे श्रेणी-1 के अधीन तैयार उर्वरक के रूप में केवल एमओपी रूप में उल्लिखित किया गया है। श्रेणी-2 में, सल्फर और रॉक फास्फेट को तैयार उर्वरक के उत्पादन के लिए एफआरएम रूप में लिया गया है। जैसाकि हम जानते हैं तैयार उर्वरक होने के कारण वर्गीकरण के श्रेणी-1 के अधीन समूहित एमओपी कच्चा माल के रूप में कॉम्पलेक्स उर्वरक उत्पादित करने के लिए इस्तेमाल किया जाता है जैसे एमएपी जो ऊपर बताया गया है। उपर्युक्त के मददेनजर, कार्गो की 1 श्रेणी में तैयार उर्वरक तथा एफआरएम (दोनों श्रेणी-1 और श्रेणी-2 प्रासंगिक दिशानिर्देशों के अनुसार) समूह के अधीन शुष्क बल्क कार्गो की श्रेणियों को मिलाया गया है।</p> <p>इसी तरह से, पीपीटी में दिशानिर्देशों की श्रेणी-9 में निर्दिष्ट बेनटोनाइट तथा जिप्सम को पायरोक्सिनाइट/ऑयलफ्लक्स (अन्य फलक्सिंग सामग्री के रूप में) सहित दिशानिर्देश के मद-10 में साथ में जोड़ दिया गया है जैसाकि इस तथ्य के मददेनजर ऊपर स्पष्ट किया गया है कि उपयोक्ता वर्तमान दिशानिर्देश के प्रभावी से होने से काफी पहले इसे पहले ही स्वीकार कर चुका है।</p>
	(ड). नई चार कार्गो मदों के लिए संग्रहित किए जा रहे घाटशुल्क, यदि कोई हो, के बारे में सूचित करें तथा घाटशुल्क दरों की वसूली के लिए सक्षम प्राधिकारी द्वारा प्रदत्त अनुमोदन के संदर्भ के बारे में भी सूचित करें।	इन कार्गो पर घाटशुल्क के लिए सृजित राजस्व को कार्गो संबंधित प्रभारों के लिए एआरआर में शामिल किया गया है।
(iii).	पीपीटी ने तैयार उर्वरक/अमोनियम नाइट्रेट की मौजूदा श्रेणी के अधीन नई कार्गो मद अर्थात् एफआरएम को भी शामिल किया है और तैयार उर्वरक/अमोनियम नाइट्रेट से एफआरएम की मौजूदा घाटशुल्क दर को भी लागू करने का प्रस्ताव किया गया है। तथापि, एफआरएम तथा तैयार उर्वरक/अमोनियम नाइट्रेट स्टीवडोरिंग एवं तट प्रहस्तन दिशानिर्देश, 2016 के अनुबंध-1 में दिए गए विभिन्न घटक समूह के अधीन आते हैं। इसलिए, पीपीटी से अनुरोध है कि मौजूदा चार कार्गो मदों के अधीन चार नए कार्गो समूह के वर्गीकरण के मामले में हमारे पर्यवेक्षणों के मददेनजर मौजूदा कार्गो के साथ एफआरएम कार्गो के समूहीकरण की करीब से तथा ध्यानपूर्वक जांच करें जैसाकि पिछले अनुच्छेद में बताया गया है।	"एफआरएम" "उर्वरक कच्चा माल" का संक्षिप्ताक्षर है और इसमें शुष्क घटक जैसे रॉक फास्फेट, सल्फर एवं द्रव्य जैसे फास्फोरिक एसिड, अमोनिया तथा सल्फरिक एसिड आदि शामिल हैं। संयोगवश, एमओपी अर्थात् मोनो अमोनियम फास्फेट तथा एमओपी अर्थात् म्युराइट ऑफ पोटाश हालांकि तैयार उर्वरक हैं, फिर भी वे डीएपी तथा एनपीके जैसे उत्पादक कॉम्पलेक्स उर्वरकों के लिए कच्चा माल के तौर पर भी इस्तेमाल किए जाते हैं। इसी तरह, अमोनियम नाइट्रेट (उर्वरक ग्रेड) प्राथमिकतः के माध्यम से विस्फोटकों के लिए इनपुट के तौर पर इस्तेमाल किये जाते हैं, परन्तु इसे कृषि संबंधी प्रयोजनों में उर्वरक के रूप में भी उपयोग किये जाते हैं। उपर्युक्त के मददेनजर, सभी प्रकार

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना	पीपीटी का उत्तर
		के शुष्क बल्क कार्गो जिनकी उर्वरक उत्पादकता में आवश्यकता होती है और परंपरागत बर्थों में पीपीटी में वर्तमान में प्रहस्तित नहीं किए जाते हैं, इन्हें "एफआरएम" के रूप में शामिल किया गया है और इसे उर्वरक तथा अमोनियम नाइट्रेट के लिए लागू प्रशुल्क के अधीन समूहित किया गया है।
	एफआरएम कार्गो के लिए संग्रहीत किए जा रहे घाटशुल्क, यदि कोई हो, के बारे में सूचित करें और एफआरएम कार्गो के लिए घाटशुल्क दर की वसूली के लिए सक्षम प्राधिकारी द्वारा प्रदत्त अनुमोदन के संदर्भ के बारे में भी सूचित करें।	परंपरागत बर्थों में हाल ही के वर्षों में ऐसा कार्गो प्रहस्तित नहीं किया गया है और इसलिए पीपीटी द्वारा कोई घाटशुल्क वसूल नहीं किया गया है।
(iv).	<p>पीपीटी ने आईओएचपी में ताप कोयला के प्रहस्तन के लिए रु. 20.40 प्रति टन के टिपलिंग प्रभारों तथा रु. 4.50 प्रति टन के शिपमेंट प्रभारों का प्रस्ताव किया है। इस संबंध में, पीपीटी से निम्नलिखित स्पष्ट/प्रेषित करने का अनुरोध है—</p> <p>प्राधिकरण ने प्रशुल्क आदेश सं. टीएएमपी/31/2016-पीपीटी दिनांक 8 फरवरी 2017 द्वारा आईओएचपी में ताप कोयला के प्रहस्तन के लिए रु. 120 प्रति टन के लेबर अधिभार को शामिल करने के लिए अनुमोदन प्रदान किया था। रु. 120 की दर में रु. 4 प्रति टन का शिपमेंट प्रभार तथा आईओएचपी में ताप कोयले के प्रहस्तन के लिए रु. 20.40 प्रति टन शामिल है। इसके अलावा, पीपीटी ने प्रस्तावित दरमान में आईओएचपी में ताप कोयले के प्रहस्तन के लिए रु. 120 प्रति टन के लेबर अधिभार का भी प्रस्ताव किया है। पीपीटी से यह पुष्टि करने का अनुरोध है कि रु. 120 प्रति टन के लेबर अधिभार का निर्धारण तथा रु. 4.50 प्रति टन के शिपमेंट प्रभारों का निर्धारण तथा आईओएचपी में ताप कोयले के प्रहस्तन के लिए रु. 20.40 प्रति टन के टिपलिंग प्रभारों तथा रु. 49.50 प्रति टन के शिपमेंट प्रभारों तथा रु. 120 प्रति टन के लेबर अधिभार के निर्धारण डुप्लीकेशन नहीं हैं।</p>	<p>ओडिशा तथा अन्य राज्यों में लौह अयस्क की खनन गतिविधियों में प्रतिबंधों और देश से लौह अयस्क के निर्यात पर प्रतिबंध की वजह से, अभियंत्रित लौह अयस्क प्रहस्तन संयंत्र (आईओएचपी), उसके टिपलर सहित, 2014 से बेकार पड़ा है। सरकार में बिजली क्षेत्र जैसे टीएएनजीईडीसीओ तथा एनटीईसीएल ने पीपीटी में उनके जलयानों के लिए विलंबों से बचने के लिए बोक्सिन वैगनों में पहुंचने वाले ताप कोयले के निर्यात के लिए आईओएचपी की उक्त अभियंत्रित लदाई सुविधा का उपयोग करने के लिए पीपीटी का रुख किया था। उनके अनुरोधों प्रतिसाद में, बोर्ड ने आईओएचपी में ताप कोयले के प्रहस्तन के लिए रु. 20.40 प्रति टन की दर से टिपलिंग प्रभारों तथा रु. 49.50 प्रति टन की दर से शिपमेंट प्रभारों के साथ 29-05-2015 को हुई बैठक में बोर्ड ने आईओएचपी के उपयोग को अनुमोदित किया था।</p> <p>उपयुक्त दरों को रु. 120/- प्रति टन के लेबर अधिभार में शामिल नहीं किया गया है जोकि संयोगवश ऐसे ताप कोयले की उतराई के कार्य को बदलने के लिए जोकि प्रबंध समिति के अधीन कामगारों की बड़ी संख्या द्वारा पहले किया जा रहा था, प्रबंध समिति को पीपीटी द्वारा ऐसे विस्तारित अनुदान की क्षतिपूर्ति के लिए विचार हेतु है। संयोगवश, यह दर मूल रूप से टिपलिंग प्रक्रिया में वैगनों की उतराई के कारण निष्क्रिय लेबर की क्षतिपूर्ति के लिए लेबर अधिभार है। वसूल किया जा रहा रु. 120/- का लेबर अधिभार समाप्त कर दिया जाएगा जब एक बार विशेष सीवरेज पैकेज (एसएसपी) के लिए पीपीटी द्वारा अनुदान दिया जाएगा।</p>
(v).	इस आशय के नोट "एमसीएचपी तथा आईओएचपी अयस्क के शिपमेंट प्रभारों में घाटशुल्क शामिल है" के निर्धारण का कारण बताएं।	घाटशुल्क घाट के उपयोग तथा ऐसे सृजित सहयोग अवसंरचना तथा उसके अनुरक्षण के लिए कार्गो पर पत्तन की मूल देयताएं हैं। अभियंत्रित संयंत्रों जैसे एमसीएचपी तथा आईओएचपी के मामले में, शिप लोडरों को घाट पर संस्थापित किया गया है और जलयान पर कार्गो के शिपमेंट के लिए प्रयोग किया गया है। उपर्युक्त के मददेनजर, सभी संबंधितों के आसानी से समझने के लिए, उक्त खंड को अब शामिल किया गया है।
(vi).	पीपीटी से यह भी अनुरोध है कि एमसीएचपी तथा आईओएचपी में प्रहस्तित कार्गो के लिए घाटशुल्क प्रभारों की वसूली के लिए मौजूदा स्थिति को स्पष्ट करें।	ऐसे कार्गो पर कोई पृथक घाटशुल्क नहीं है जिन्हें एमसीएचपी अथवा आईओएचपी के शिप लोडरों का इस्तेमाल करते हुए जलयान पर अभियांत्रिक ढंग से चढ़ाया जाता है।
7.	<p>कंटेनरों तथा कंटेनरयुक्त कार्गो पर घाटशुल्क प्रभार तथा घाटशुल्क के लिए टिप्पणियां:</p> <p>यह देखा गया है कि घाटशुल्क तथा अंतर-पत्तन परिवहन से संबंधित कुछ खंड, जोकि वर्तमान दरमान में मौजूद हैं, प्रस्तावित दरमान में हटाये गए हैं। पीपीटी प्रत्येक खंड को हटाये जाने का कारण स्पष्ट करें।</p>	अंतर-पत्तन परिवहन के संबंध में, यह भंडारण यार्ड, डिलीवरी/प्राप्ति परिचालनों सहित तट-प्रहस्तन एजेंटों द्वारा किया जा रहा है। चूंकि ऐसे परिचालनों में पीपीटी की सीमित भूमिका है, इसलिए अंतर पत्तन परिवहन कार्य करने वाले पत्तन से संबंधित उक्त पूर्व खंडों को हटाने का प्रस्ताव किया गया है।
8.	<p>प्रभार, यदि कार्गो कंटेनरों को भरने/खाली करने का कार्य पत्तन द्वारा किया जाता है:</p> <p>मौजूदा दरमान का खंड 2.3 प्रभार निर्धारित करता है, यदि कार्गो कंटेनरों को भरने/खाली करने का कार्य पत्तन द्वारा किया जाता है (प्रभारों में लैशिंग तथा डनेज शामिल नहीं हैं) जबकि, प्रस्तावित दरमान में इसे हटा दिया गया है। पीपीटी स्पष्ट करें कि कार्गो कंटेनरों को भरने/खाली करने की सेवाएं पत्तन द्वारा प्रदान किए जाने की स्थिति में, उक्त खंड के अभाव में, राजस्व कैसे वसूल किया जाएगा।</p>	कार्गो कंटेनरों को भरने/खाली करने का कार्य कंटेनर परिचालकों द्वारा अपनी स्वयं की व्यवस्था द्वारा किया जा रहा है। चूंकि कंटेनरों को सामान्यतः भरने तथा खाली करने के प्रयोजन के लिए परेषिती की फ़ैक्टरी में स्थानांतरित किया जाता है, पीपीटी वर्तमान में कार्गो

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना	पीपीटी का उत्तर									
		कंटेनरों को भरने/खाली करने का कार्य नहीं करता है। इसके अलावा, यदि भविष्य में परिचालनों की पीपीटी द्वारा अपेक्षा की जाती है तो लाइसेंस करार के अनुसार मार्च, 2018 तक शुरू होने की संभावना वाले एक बहुउद्देशीय बीओटी टर्मिनल अर्थात् पारादीप इंटरनेशनल कार्गो टर्मिनल प्रा0 लि0 में यह कार्य किया जाएगा जिसके लिए अपेक्षित प्रशुल्क जी.सं. 78 दिनांक 4-3-2014 द्वारा पहले ही अनुमोदित किया गया है और इसलिए हटाने का प्रस्ताव किया गया है।									
9.	मानक खंडों/टिप्पणियों को हटाना/चूकना: जैसाकि प्रस्तावित दरमान से देखा गया है, निम्नलिखित परिभाषाओं/खंडों/टिप्पणियों को हटाया गया है:-										
	i) जोखिमपूर्ण कंटेनरों की परिभाषा।	इसे पूर्व दरमान के अनुसार बनाये रखा जाए।									
	ii) सामान्य निबंधन एवं शर्तें - उपयोक्ता को पीपीटी पर आरोप्य उचित स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभारों की अदायगी करने की आवश्यकता नहीं होगी।	इसे पूर्व दरमान के अनुसार बनाये रखा जाए।									
	iii) सामान्य निबंधन एवं शर्तें: विलंबित भुगतानों/वापिसियों पर ब्याज - ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक की प्रधाम उधार दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी। दंडात्मक ब्याज पीपीटी तथा पत्तन उपयोक्ताओं दोनों पर समान रूप से लागू होगा।	सामान्य निबंधन एवं शर्तों के खंड xii में पहले से शामिल किया गया है, इसलिए हटाया गया है।									
	iv) अंतरण व्यवस्था में विलंबशुल्क की वसूली के लिए निःशुल्क भंडारण अवधि हेतु टिप्पणियां - अधिक कार्गो उतारे जाने के मामले में, विलंबशुल्क परेषिती को अधिक उतराई की अधिसूचना के 3 दिनों की समाप्ति के बाद वसूल किया जाएगा।	हटाया जाए क्योंकि सांविधिक प्रावधानों का अनुपालन करना व्यावहारिक रूप से संभव नहीं है।									
	v) लाइसेंस शुल्क: टिप्पणियां "ढके हुए तथा खुले स्थानों के आबंटन के लिए सामान्य शर्तें" - पार्टियों को आंशिक या पूर्ण रूप से किराये पर दिये गए शैंड की लॉकिंग संबंधित नहीं होगी क्योंकि पत्तन को सामानों का बेली बनाना जब तक कि पत्तन ने इसके लिए विशेष रसीद जारी नहीं की हो।	पीपीटी में अब ऐसी सुविधाएं उपलब्ध नहीं हैं। इसलिए इसे हटा दिया गया है।									
	vi) धर्मकांटों/भार मानों के उपयोग के लिए भारतोलन प्रभार - रु. 2.00 प्रति टन परन्तु भंडारगृहों/अंतरण शैंड में भारतोलन के लिए प्रभारों के लिए न्यूनतम रु. 10 प्रति परेक्षण। उपर्युक्त परिभाषाओं/खंडों/टिप्पणियों को हटाने के कारण पीपीटी द्वारा स्पष्ट किये जाएं।	चूंकि पीपीटी में भंडारगृह/अंतरण शैंडों में कोई धर्मकांटा नहीं है इसलिए इसे हटा दिया गया है।									
10.	परिभाषाओं/खंडों/टिप्पणियों के लिए पीपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधन नीचे दिये गए हैं:-	उपयोक्ताओं द्वारा ईडीआई के माध्यम से भुगतान किया जा रहा है। उपयोक्ताओं से अपेक्षित राशि की कटौती पर, इसके समर्थन में रसीद सिस्टम द्वारा स्वतः ही सृजित होती है। यदि उपयोक्ता के खाते में धनराशि की कोई कमी पाई जाती है तो उस मामले में भुगतान के समर्थन में रसीद सृजित नहीं होती है और पत्तन कार्गो की डिलीवरी/शिपमेंट की अनुमति नहीं देगा।									
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>क्र.सं.</th><th>मौजूदा दरमान के अनुसार मौजूदा खंड (मई 2011)</th><th>प्रस्तावित मसौदा दरमान में खंड</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td><td>माल की डिलीवरी/जलयान पर चढ़ाये जाने की अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक नियमों के अधीन सभी स्वीकार्य प्रभारों का भुगतान नहीं कर दिया जाता है और इसके समर्थन में रसीद प्रस्तुत नहीं कर दी जाती।</td><td>कार्गो की डिलीवरी/जलयान पर चढ़ाये जाने की अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक नियमों के अधीन सभी स्वीकार्य प्रभारों का भुगतान नहीं कर दिया जाता है।</td></tr> <tr> <td>2</td><td>उपयोक्ता द्वारा भुगतानों में विलंब बिल दिए जाने की तारीख के 10 दिनों बाद से गिनती किया जाएगा। यह प्रावधान ऐसे मामलों में लागू नहीं</td><td>उपयोक्ता द्वारा भुगतानों में विलंब पोत के नौप्रस्थान के समय के 24 घंटे बाद अथवा अगली बैंकिंग तारीख/देय तारीख जो</td></tr> </tbody> </table>	क्र.सं.	मौजूदा दरमान के अनुसार मौजूदा खंड (मई 2011)	प्रस्तावित मसौदा दरमान में खंड	1	माल की डिलीवरी/जलयान पर चढ़ाये जाने की अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक नियमों के अधीन सभी स्वीकार्य प्रभारों का भुगतान नहीं कर दिया जाता है और इसके समर्थन में रसीद प्रस्तुत नहीं कर दी जाती।	कार्गो की डिलीवरी/जलयान पर चढ़ाये जाने की अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक नियमों के अधीन सभी स्वीकार्य प्रभारों का भुगतान नहीं कर दिया जाता है।	2	उपयोक्ता द्वारा भुगतानों में विलंब बिल दिए जाने की तारीख के 10 दिनों बाद से गिनती किया जाएगा। यह प्रावधान ऐसे मामलों में लागू नहीं	उपयोक्ता द्वारा भुगतानों में विलंब पोत के नौप्रस्थान के समय के 24 घंटे बाद अथवा अगली बैंकिंग तारीख/देय तारीख जो	इस मद के लिए यह संशोधन अधिक स्पष्टता तथा असंगतता से बचने के लिए किया गया है। उपयोक्ताओं को पीपीटी द्वारा किए गए अस्थायी मूल्यांकन पर पोत संबंधित/कार्गो संबंधित प्रभार जमा करने के लिए कहा जाएगा। चूंकि अंतिम मूल्यांकन पोत के नौचालन के बाद किया जाएगा, इसलिए उपयोक्ताओं को भिन्न राशि की अदायगी के लिए 24 घंटे का समय (यदि कोई अवकाश होता है तो अगले
क्र.सं.	मौजूदा दरमान के अनुसार मौजूदा खंड (मई 2011)	प्रस्तावित मसौदा दरमान में खंड									
1	माल की डिलीवरी/जलयान पर चढ़ाये जाने की अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक नियमों के अधीन सभी स्वीकार्य प्रभारों का भुगतान नहीं कर दिया जाता है और इसके समर्थन में रसीद प्रस्तुत नहीं कर दी जाती।	कार्गो की डिलीवरी/जलयान पर चढ़ाये जाने की अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक नियमों के अधीन सभी स्वीकार्य प्रभारों का भुगतान नहीं कर दिया जाता है।									
2	उपयोक्ता द्वारा भुगतानों में विलंब बिल दिए जाने की तारीख के 10 दिनों बाद से गिनती किया जाएगा। यह प्रावधान ऐसे मामलों में लागू नहीं	उपयोक्ता द्वारा भुगतानों में विलंब पोत के नौप्रस्थान के समय के 24 घंटे बाद अथवा अगली बैंकिंग तारीख/देय तारीख जो									

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना		पीपीटी का उत्तर
	होंगे जहां भुगतान एमपीटी अधिनियम, 1963 में यथा विनिर्दिष्ट सेवाओं प्राप्त करने/पत्तन संपत्तियों के प्रयोग से पहले भुगतान बनाया गया है और/अथवा प्रशुल्क में शर्तों के रूप में निर्धारित किया गया है।	<p>भी लागू हो। यदि उपयोक्ता अगली बैंकिंग तारीख को जमा करवाने में विफल रहता है तो पोत के नौप्रस्थान/कार्य के पूरा होने की तारीख से ब्याज वसूल किया जाएगा।</p> <p>यह प्रावधान ऐसे मामलों में लागू नहीं होंगे जहां भुगतान एमपीटी अधिनियम, 1963 में यथा विनिर्दिष्ट सेवाओं प्राप्त करने/पत्तन संपत्तियों के प्रयोग से पहले भुगतान बनाया गया है और/अथवा प्रशुल्क में शर्तों के रूप में निर्धारित किया गया है। ब्याज एमजीटी में कमी और किसी चूक के लिए दोगुना किराया सहित सभी प्रकार के विलंबित भुगतान के लिए देय है।</p>	बैंकिंग घंटों तक) दिया जाएगा। वसूल किया जाने वाला ब्याज, यदि राशि पोत के नौचालन/कार्य के पूरा होने की तारीख को अगली बैंकिंग तारीख पर समाशोधित नहीं किया जाता है।
3	निम्नलिखित विनिर्दिष्ट सामान्य दरों पर माल पर घाटशुल्क देय नहीं होगा। (च). निकासी/परेषण के समय नमी के कारण अधिशेष परिमाण पर।	निम्नलिखित विनिर्दिष्ट सामान्य दरों पर माल पर घाटशुल्क भी देय होगा। (ण). निकासी/परेषण के समय नमी के कारण अधिशेष परिमाण पर।	यह पता लगाना मुश्किल है कि अधिशेष परिमाण नमी के कारण है अथवा कोई अन्य कारण है। चूंकि सीमाशुल्क अधिशेष मात्रा पर भी वसूल किया जाता है भले ही यह नमी के कारण हो, इसलिए पीपीटी ने इसपर घाटशुल्क वसूल करने का प्रस्ताव किया है।
4.	उतराई के बिल अथवा मूल मूल में दर्शाया गया भार जिसपर मालभाड़ा भुगतान किया गया है इसे सही टनभार माना जाएगा। तथापि, ऐसे मामलों में जहां पत्तन भारतोलन की जांच करता है, पत्तन द्वारा दर्ज किया गया टनभार सही टनभार माना जाएगा।	स्वतंत्र सर्वेक्षक द्वारा किया गया डुबाव सर्वेक्षण पत्तन प्रभारों की वसूली के लिए अंतिम परिमाण है। तथापि, ऐसे मामलों में जहां पत्तन भारतोलन की जांच करता है, पत्तन द्वारा दर्ज किया गया टनभार सही टनभार माना जाएगा।	पोत उतराई पूरी होने के बाद, आयातकों/पोत के एजेंटों द्वारा स्वतंत्र सर्वेक्षक से डुबाव सर्वेक्षण करवाया जाएगा। तदनुसार, आयातक आईजीएम/कार्गो घोषणा में संशोधन करते हैं और प्रवेश बिल दाखिल करते हैं। यदि डुबाव सर्वेक्षण के समय कोई अधिक/कम कार्गो पाया जाता है तो इसे आयातक द्वारा विनियमित किया जाता है।
5.	2.10 अंतरण व्यवस्था में विलंबशुल्क की वसूली के लिए निःशुल्क भंडारण अवधि – टिप्पणियां (4). जोखिमपूर्ण माल के लिए, निःशुल्क अवधि 24 घंटे है।	2.9 अंतरण व्यवस्था में विलंबशुल्क की वसूली के लिए निःशुल्क भंडारण अवधि – टिप्पणियां (iv). जोखिमपूर्ण माल के लिए, निःशुल्क अवधि उतराई के समय से 24 घंटे है। 24 घंटे बीतने के बाद,	पारादीप पत्तन कोयला तथा कई थोक जोखिमपूर्ण रसायनों जैसे अमोनिया, नाप्था, कच्चा तेल एवं श्रेणी क पेट्रोलियम उत्पादों की भारी मात्रा का प्रहस्तन करता है। सभी जोखिमपूर्ण रसायन पत्तन के बाहर उनके संस्थापनों से पाइपलाइनों के माध्यम से पम्पिंग द्वारा जलयान पर लादे जाते हैं अथवा प्राप्तकर्ताओं द्वारा पाइपलाइनों के माध्यम से सीधे प्राप्त किए जाते हैं। जब ब्रेक बल्क तथा कंटेनर में अन्य जोखिमपूर्ण कार्गो हेतु प्रहस्तन सुविधाएं सीमित हैं, परन्तु किसी ऐसे कार्गो के लिए अंतरण सुविधाओं पर विचार नहीं किया गया है और पत्तन परिचालन को प्रभावित करने

हमारे द्वारा मांगी गई सूचना					पीपीटी का उत्तर																		
क्र.सं.			विलंबशुल्क प्रभार विलंबशुल्क प्रभारों की उच्चतम दर के 200 प्रतिशत की दर से वसूल किए जाएंगे।		की आशंका वाले ऐसे अंतरण भंडारण के होने वाली किसी अप्रत्याशित दुर्घटना से बचने के लिए उतराई के दिन को जलयान से पत्तन परिसर से सीधे डिलीवरी की जाती है। यह केवल विचार किया गया है कि ऐसे कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि उतराई के समय से अधिकतम 24 घंटे होगी और उसके बाद प्रस्तावित विलंबशुल्क खंड विलंबशुल्क की उच्चतम दर के 200 प्रतिशत की दर से होगा जोकि ऐसे कार्गो के लिए अवरोधक के रूप में कार्य करेगा यदि उतराई के 24 घंटों के भीतर पत्तन से डिलीवरी नहीं किया जाता है।																		
6.	2.12 कंटेनरयुक्त कार्गो पर विलंबशुल्क (2). अन्य जोखिमपूर्ण सामानों पर विलंबशुल्क खंड 2.11 में विनिर्दिष्ट दरों के दोगुने पर उतराई की तारीख से वसूल किया जाएगा। यदि उतराई की तारीख से अगले कार्यदिवस में निकासित नहीं किया जाता है।	2.11 कंटेनरयुक्त कार्गो पर विलंबशुल्क (2). जोखिमपूर्ण सामानों पर, विलंबशुल्क सामानों की प्राप्ति की तारीख से 24 घंटों के बाद 200 प्रतिशत की दर से वसूल किया जाएगा।			यह जैसाकि ऊपर दिया गया है।																		
7.	दंडात्मक लाइसेंस शुल्क:		दंडात्मक लाइसेंस शुल्क:		मौजूदा खंड बेहतर स्पष्टता के लिए संशोधन हेतु प्रस्तावित किया गया है।																		
	<table><tr><th>क्र.सं.</th><th>अवधि</th><th>दर</th><th>वसूली की इकाई</th></tr><tr><td>1.</td><td>90 दिनों तक</td><td>सामान्य प्लॉट क्षेत्र पर किराया</td><td>अधिग्रहीत क्षेत्र पर</td></tr><tr><td>2.</td><td>90 दिनों के बाद</td><td>सामान्य प्लॉट क्षेत्र पर किराया का दोगुना</td><td>अधिग्रहीत क्षेत्र पर</td></tr></table> <p>(1) जब कभी किसी कारण अथवा अन्य से वास्तविक मापन संभव नहीं हो तो अधिग्रहण अधीन क्षेत्र सभी प्रकार के कोक के लिए 2 मीट्रिक टन प्रति वर्ग मीटर की दर से तथा कोई से इतर शुष्क बल्क कार्गो के लिए 4 मीट्रिक टन प्रति वर्ग मीटर की दर से निर्धारित किया जाएगा।</p>	क्र.सं.	अवधि	दर		वसूली की इकाई	1.	90 दिनों तक	सामान्य प्लॉट क्षेत्र पर किराया	अधिग्रहीत क्षेत्र पर	2.	90 दिनों के बाद	सामान्य प्लॉट क्षेत्र पर किराया का दोगुना	अधिग्रहीत क्षेत्र पर	<table><tr><th>क्र.सं.</th><th>अवधि</th><th>दर</th><th>वसूली की इकाई</th></tr><tr><td>1.</td><td>90 दिनों के बाद</td><td>सामान्य लाइसेंस शुल्क का दोगुना</td><td>अधिग्रहीत क्षेत्र पर</td></tr></table> <p>टिप्पणिया</p> <p>(1) जब कभी किसी कारण अथवा अन्य से वास्तविक मापन संभव नहीं हो तो अधिग्रहण अधीन क्षेत्र सभी प्रकार के कोक के लिए 2 मीट्रिक टन प्रति वर्ग मीटर की दर से तथा कोई से इतर शुष्क बल्क कार्गो के लिए 4 मीट्रिक टन प्रति वर्ग मीटर की दर से निर्धारित किया जाएगा। यदि विभिन्न पोतों के कार्गो एक प्लॉट में भंडारित किए जाते हैं जहां सटीक क्षेत्र का पता नहीं लगाया जा सकता, क्षेत्र की गणना के लिए उपर्युक्त प्रावधान लागू होगा।</p> <p>(2) 90 दिनों से अधिक अवधि के मामले में, वसूल की जाने वाले शुष्क 30 दिन आधार पर होंगे। तथापि, विराम के 30 दिनों से कम के मामले में, देयताएं अधिग्रहण के वास्तविक दिन पर परिगणित किए जाएंगे।</p> <p>(3) गणना कार्गो की प्रथम उतराई की तारीख से की जाएगी।</p>	क्र.सं.	अवधि	दर	वसूली की इकाई	1.	90 दिनों के बाद	सामान्य लाइसेंस शुल्क का दोगुना	अधिग्रहीत क्षेत्र पर
क्र.सं.	अवधि	दर	वसूली की इकाई																				
1.	90 दिनों तक	सामान्य प्लॉट क्षेत्र पर किराया	अधिग्रहीत क्षेत्र पर																				
2.	90 दिनों के बाद	सामान्य प्लॉट क्षेत्र पर किराया का दोगुना	अधिग्रहीत क्षेत्र पर																				
क्र.सं.	अवधि	दर	वसूली की इकाई																				
1.	90 दिनों के बाद	सामान्य लाइसेंस शुल्क का दोगुना	अधिग्रहीत क्षेत्र पर																				

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना	पीपीटी का उत्तर																		
	<div></div> <p>प्रस्तावित मसौदा दरमान में उपर्युक्त प्रत्येक शर्त के लिए संशोधन हेतु कारण कृपया औचित्य के साथ, जहां कहीं अपेक्षित हो, स्पष्ट करें।</p>																			
11.	<p>प्रस्तावित एसओआर में पीपीटी द्वारा शामिल नई परिभाषाएं/खंड/टिप्पणियां नीचे दी गई हैं:</p> <p>(i). पीपीटी ने यह कहते हुए नई टिप्पणी का प्रस्ताव किया है कि निर्धारित स्लैब वार (जीआरटी रेंज) दरें “पाइलटेज” के अधीन पोत की क्षमता पर संवर्धनात्मक आधार पर वसूल किए जाएंगे। इस संबंध में, यह सुझाया गया है कि, उक्त टिप्पणी को शामिल करने की बजाय, निम्नलिखित दर ढांचे को बेहतर स्पष्टता तथा विसंगति से बचने के लिए प्रत्येक स्लैब में संवर्धनात्मक जीआरटी पर विचार करते हुए विनिर्दिष्ट किया जाए।</p> <table><tr><th rowspan="2">क्र. सं.</th><th rowspan="2">स्लैब</th><th colspan="2">दर प्रति जीआरटी</th></tr><tr><th>विदेशी</th><th>तटीय</th></tr><tr><td>1</td><td>30,000 जीआरटी तक</td><td>अ.डा. 0.509 प्रति जीआरटी</td><td>रु. 12.52 प्रति जीआरटी</td></tr><tr><td>2</td><td>30,001 से 60,000 जीआरटी</td><td>अ.डा. 15270 + अ.डा. 0.407 प्रति जीआरटी</td><td>रु. 375600 + रु. 10.01 प्रति जीआरटी</td></tr><tr><td>3</td><td>60,000 जीआरटी से अधिक</td><td>अ.डा. 27480 + अ.डा. 0.356 प्रति जीआरटी</td><td>रु. 675900 + रु. 8.76 प्रति जीआरटी</td></tr></table>	क्र. सं.	स्लैब	दर प्रति जीआरटी		विदेशी	तटीय	1	30,000 जीआरटी तक	अ.डा. 0.509 प्रति जीआरटी	रु. 12.52 प्रति जीआरटी	2	30,001 से 60,000 जीआरटी	अ.डा. 15270 + अ.डा. 0.407 प्रति जीआरटी	रु. 375600 + रु. 10.01 प्रति जीआरटी	3	60,000 जीआरटी से अधिक	अ.डा. 27480 + अ.डा. 0.356 प्रति जीआरटी	रु. 675900 + रु. 8.76 प्रति जीआरटी	<p>पाइलटेज के लिए सुझाई गई शब्दावली पर विचार करें क्योंकि पीपीटी का संशोधित प्रस्ताव असंगतता से बचने के लिए है।</p>
क्र. सं.	स्लैब			दर प्रति जीआरटी																
		विदेशी	तटीय																	
1	30,000 जीआरटी तक	अ.डा. 0.509 प्रति जीआरटी	रु. 12.52 प्रति जीआरटी																	
2	30,001 से 60,000 जीआरटी	अ.डा. 15270 + अ.डा. 0.407 प्रति जीआरटी	रु. 375600 + रु. 10.01 प्रति जीआरटी																	
3	60,000 जीआरटी से अधिक	अ.डा. 27480 + अ.डा. 0.356 प्रति जीआरटी	रु. 675900 + रु. 8.76 प्रति जीआरटी																	
	<p>(ii). उपर्युक्त दर ढांचे की पीपीटी द्वारा इसकी शुद्धता के लिए जांच की जाए।</p>	<p>इसकी जांच की गई है और सही पाया गया है।</p>																		
	<p>(iii). स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन की प्रस्तावित परिभाषा को एमओएस द्वारा घोषित जून 2016 की महापत्तनों के लिए स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन नीति में दी गई परिभाषा के अनुसार किया जाए।</p>	<p>जैसाकि सुझाव दिया गया है, स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन की परिभाषा एमओएस द्वारा जून, 2016 में महापत्तनों के लिए इस मामले पर जारी नीति दिशानिर्देश के अनुसार बनाया गया है और इसे निम्नलिखित रूप में शब्दांकित करने का प्रस्ताव किया गया है:-</p> <p>“स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन जलयान के बोर्ड पर संयुक्त गतिविधि होगी जिसमें बोर्ड पर किसी रूप में कार्गो की लदाई एवं उतराई तथा स्टोवेज एवं तट पर कार्गो का प्रहस्तन शामिल है जिसमें हुक प्वाइंट को/से कार्गो की प्राप्ति और व्यवस्था करना, घाट से स्टेक यार्ड तथा विलोमतः अंतर मोडल परिवहन एवं वैगनों/ट्रकों से/को कार्गो की प्राप्ति एवं डिलीवरी शामिल होगी”। तथापि, पीपीटी पर स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन गतिविधियों के अर्थ के विस्तृत परिदृश्य पारादीप पत्तन (स्टीवडोरिंग एवं तट प्रहस्तन का लाइसेंसिकरण) विनियमावली, 2016 के अनुसार होगा जिसे पीपीटी के लिए अलग से राजपत्र में अधिसूचित किया जाएगा।</p>																		
	<p>(iv). पीपीटी ने “लौह अयस्क/लौह अयस्क गुट्टिकाओं/सांद्रितों के लिए प्लॉटों की</p>	<p>इस तथ्य पर विचार करते हुए महापत्तनों हेतु भूमि नीति दिशानिर्देश</p>																		

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना	पीपीटी का उत्तर
	<p>आरक्षित कीमत” के लिए परिभाषा का प्रस्ताव किया है। इस संबंध में, पीपीटी से अनुरोध है कि निम्नलिखित स्पष्ट करें:-</p> <p>(क). कार्गो के समूह विशेष के लिए परिभाषा सीमित करने का कारण।</p> <p>(ख). क्या परिभाषाएं जुलाई 2015 में एमओएस द्वारा जारी किए गए संशोधित भूमि नीति दिशानिर्देशों में आरक्षित कीमत के लिए दिए गए विवरण के अनुसार हैं। यदि नहीं तो आरक्षित कीमत के लिए परिभाषा को जुलाई 2015 के संशोधित भूमि नीति दिशानिर्देशों में दिए गए विवरण के अनुसार बनाया जाए।</p>	<p>2014 के आधार पर बोर्ड द्वारा इस पर विचार किया गया है कि पीपीटी में भंडारण प्लॉटों के आबंटन पर पूर्वकाल में मुकदमेबाजियां हुई थीं और उड़ीसा उच्च न्यायालय में कोर्ट मामले की श्रृंखला में न्यायालय द्वारा कहा गया था कि सभी प्लॉट केवल निविदा-सह-नीलामी के माध्यम से ही आबंटित किए जाएं।</p> <p>उक्त आदेश तथा 2014 के भूमि नीति दिशानिर्देश, 2014 का विश्लेषण करते समय, बोर्ड द्वारा यह विचार किया गया था कि निविदा प्रक्रिया को आयात कार्गो के लिए शीघ्र ही पूरा नहीं किया जा सकता क्योंकि आयातक आयात कार्गो देश में लेकर आता है और अपने जलयान में रोककर नहीं रख सकता क्योंकि पोत विलंबशुल्क में देश से विदेशी विनिमय में भारी आउटगो के कारण निविदा को अंतिम रूप देने में प्रतीक्षारत पत्तन में भंडारण स्थान नहीं है।</p> <p>एमओएस द्वारा जुलाई 2015 में जारी संशोधित भूमि नीति दिशानिर्देश, 2014 को पढ़ने पर खंड-13 (क) एवं (ख) ट्रांसपायर करता है कि आरक्षित कीमत निविदा-सह- नीलामी प्रक्रिया में यथा दी गई उच्चतम संव्यवहारित दर पर निर्धारित की जानी चाहिए।</p> <p>उपर्युक्त खंड जब पहले और हाल ही के समय में पीपीटी द्वारा इस्तेमाल किया गया था, यह देखा गया है कि पत्तन की ऐसी भूमि की नीलामी प्रक्रिया समय-समय पर प्लॉटों की उपलब्धता पर की गई थी, पिछले नीलामी-सह-निविदा के 1 या 2 महीनों के भीतर, आरक्षित कीमत तदनुसार रहेगी जो पिछली नीलामी कीमत थी और यह समय-समय पर अन्यथा जारी रहेगी, इससे पत्तन राजस्व के काफी नुकसान के रूप में बाधित होगा और इसे समानान्तरतः उपर्युक्त भूमि नीति दिशानिर्देशों से विपथन के रूप में भी देखा जा सकता है।</p>
	<p>(v). इसके अलावा, अनुसूची 2.12 “लाइसेंस शुल्क” के अधीन प्रस्तावित टिप्पणी (ix) को जुलाई 2015 में जारी संशोधित भूमि नीति दिशानिर्देशों के अनुसार संशोधित करें।</p>	<p>अनुसूची 2.2 के अधीन पूर्व प्रस्तावित टिप्पणी (ix) को निम्नलिखित अनुसार शब्दांकित किया जाए:</p> <p>“जुलाई, 2015 में मंत्रालय द्वारा महापत्तनों के लिए जारी संशोधित भूमि नीति दिशानिर्देशों के आधार पर, जहां सीमाशुल्क बंध क्षेत्र के भीतर भंडारण स्थान है वहां निविदा-सह-नीलामी आधार पर आबंटित किया जाएगा, लाइसेंस शुल्क की आरक्षित कीमत प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित परिभाषा के अनुसार निर्धारित किया जाएगा।</p>
12.	<p>पीपीटी ने, अपने प्रस्ताव में, तटीय चालन के लिए विदेशी पताका के विदेशगामी पोतों के परिवर्तन से संबंधित प्रावधान शामिल किया है, इस संबंध में, पीपीटी से अनुरोध है कि प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश सं. टीएएमपी/53/2015-वीओसीपीटी दिनांक 10 जून 2016 का अवलोकन करें और प्रस्तावित दरमान में उक्त आदेश में दिए गए प्रावधानों को शामिल करें।</p>	<p>टीएएमपी आदेश सं. टीएएमपी/53/2015-वीओसीपीटी दिनांक 10 जून 2016 में यथा निर्धारित प्रावधान यथा सुझाए गए अनुसार दरमान के सामान्य संशोधन के लिए पीपीटी के प्रस्ताव के हिस्से के रूप में माना जाए।</p>

9. इसी बीच, पीपीटी द्वारा किए गए अनुरोध के आधार पर, प्राधिकरण ने अपने आदेश दिनांक 4 जनवरी 2017 और 21 जुलाई 2017 द्वारा पीपीटी के मौजूदा दरमान की वैधता को क्रमशः 31 मार्च 2017 और 30 सितम्बर 2017 तक विस्तारित किया था।

10. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों तथा संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रारंभिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये व्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

11. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित बिन्दु उभरते हैं:-

- (i). पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) का मौजूदा दरमान पिछली बार प्रशुल्क आदेश सं. टीएएमपी/62/200-पीपीटी दिनांक 25 मार्च 2011 द्वारा अनुमोदित किया गया था। इस आदेश ने प्रशुल्क वैधता अवधि 31 मार्च 2013 तक निर्धारित की थी। उक्त आदेश द्वारा, सभी कार्गो प्रहस्तन (सिवाय पारादीप फास्फेट्स लिमिटेड तथा भारतीय कृषक उर्वरक सहकारी संस्था (इफको) के कार्गो के लिए निर्धारित कार्गो संबंधित प्रभार) पर 32 प्रतिशत की पूरे बोर्ड पर कटौती की गई थी और सभी अन्य प्रभारों के मामले में यथास्थिति बनाए रखी गई थी।

प्रशुल्क अवधि 2013-14 से 2015-16 के लिए अगस्त 2012 में पीपीटी द्वारा दाखिल दरमान के संशोधन के लिए प्रस्ताव आदेश के प्रारंभिक भाग में यथा दिए गए कारणों के लिए पत्तन द्वारा वापिस ले लिया गया था। संशोधित प्रस्ताव दाखिल करने के लिए और दरमानों में अन्तराल से बचने

- के लिए पत्तन द्वारा दिए गए आश्वसन के आधार पर, मार्च 2011 में अनुमोदित दरमानों की वैधता समय-समय पर विस्तारित की गई थी। आखिरी बार, दरमानों की वैधता 30 सितम्बर 2017 तक विस्तारित की गई थी।
- (ii). सामान्य संशोधन प्रस्ताव दिसम्बर 2016 में पीपीटी द्वारा दाखिल किया गया था। तत्पश्चात्, 27 फरवरी 2017 को उपयोक्ताओं एवं पीपीटी द्वारा किए गए अनुरोध के आधार पर, पीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 3 मई 2017 द्वारा संशोधित दरमान प्रस्तुत किया था। दरमानों में संशोधन टिप्पणियों/शर्तों में संशोधन किए जाने की सीमा तक था। टिप्पणियों/शर्तों में महत्वपूर्ण संशोधन किए गए थे और चूंकि पीपीटी ने उक्त संशोधन किए जाने के कारण नहीं बताये थे इसलिए मई 2017 में पीपीटी से प्रस्तावित संशोधनों पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण मांगे गए थे। अनुस्मारकों के बाद, पीपीटी ने अगस्त 2017 में प्रतिसाद दिया था। इस प्रकार, मामले की कार्यवाही के दौरान पत्तन द्वारा किए गए निवेदनों के साथ दिसम्बर 2016 में पीपीटी द्वारा दाखिल प्रस्ताव पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।
- (iii). (क). प्रशुल्क नीति 2015 का खंड 2.1 प्रत्येक महापत्तन न्यास से यह अपेक्षा करता है कि वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) का मूल्यांकन किया जाए जोकि प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.2 द्वारा यथा निर्धारित कुछ समावेशनों और इस प्राधिकरण द्वारा जारी कार्य दिशानिर्देशों और 31 मार्च 2014 को प्रगतिधीन पूंजी प्राप्त करने सहित नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत की दर से प्रतिलाभ, प्रैक्टिस कर रहे चार्टर्ड एकाउंटेंट/लागत एवं प्रबंधन लेखाकार द्वारा विधिवत् प्रमाणित, के अधीन तीन वर्षों 2011-12 (वाई 1), 2012-13 (वाई 2) और 2013-14 (वाई 3) के अंतिम लेखापरीक्षित लेखों के अनुसार वास्तविक व्यय के जोड़ का औसत है।
- (ख). पीपीटी ने प्रैक्टिस कर रहे चार्टर्ड एकाउंटेंट द्वारा विधिवत् प्रमाणित तीन वर्षों अर्थात् 2011-12 (वाई 1), 2012-13 (वाई 2) और 2013-14 (वाई 3) के लिए लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के आधार पर वार्षिक राजस्व अपेक्षा का मूल्यांकन किया गया है। पीपीटी ने वर्ष 2011-12, 2012-13 तथा 2013-14 के लिए औसत वार्षिक व्ययों पर पहुंचने के लिए एआरआर परिकलन में अनुपलब्ध व्ययों को अलग रखा गया है। प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.2 और कार्य दिशानिर्देशों के खंड 2.2 में निर्धारित प्रावधानों के अनुसार पीपीटी द्वारा किए गए निम्नलिखित समायोजन विशिष्ट उल्लेख के लिए दिए गए हैं:
- (i). पीपीटी ने संपदा गतिविधि से संबंधित व्ययों (अर्थात् परिचालन व्यय, आर्बिट्रि प्रबंधन तथा प्रशासनिक उपरिव्यय एवं आर्बिट्रि वित्त एवं विविध व्यय) को अलग रखा है। वर्ष 2011-12, 2012-13 तथा 2013-14 के दौरान प्रत्येक को ऋणों पर रु. 21 लाख प्रत्येक के ब्याज को भी अलग रखा गया है।
- (ii). प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.2(iii) और कार्य दिशानिर्देशों के अनुसार, एकमुश्त व्ययों जैसे मजदूरी संशोधन के कारण मजदूरी, पेंशन/उपदान, एक्स-ग्रेशिया भुगतानों का 1/5 को वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) में शामिल किए जाने हैं। इसी तरह, पेंशन निधि के अंशदान का 1/5वां एआरआर की गणना में शामिल किया जाना है। इसका अर्थ है उपर्युक्त व्ययों का 4/5वां एआरआर परिकलन में शामिल नहीं किया जाना है। पीपीटी ने पत्तन के वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित पेंशन निधि में अंशदान के 4/5वां होते हुए वर्ष 2011-12, 2012-13 तथा 2013-14 में क्रमशः रु. 32 करोड़, रु. 61.5 करोड़ तथा रु. 2.16 करोड़ शामिल नहीं किया है। पीपीटी द्वारा किया गया उपर्युक्त समायोजन प्रशुल्क नीति, 2015 के अनुसार है।
- (iii). प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.2. (iv) और कार्य दिशानिर्देशों के खंड 2.2. (iv) के अनुसार, परिचालन व्यय तथा मूल्यहास के जोड़ के 25 प्रतिशत की सीमा के अधीन प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासनिक उपरिव्यय ही एआरआर गणना में विचार किए जाने हैं। लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन उपरिव्यय वर्ष 2011-12, 2012-13 तथा 2013-14 के लिए क्रमशः रु. 94.73 करोड़, रु. 107.72 करोड़ और रु. 125.42 करोड़ हैं। उसके बाद, पीपीटी ने लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों के अनुसार रु. 93.38 करोड़, रु. 101.52 करोड़ तथा रु. 125.42 करोड़ की दर से परिचालन व्ययों का 25 प्रतिशत (मूल्यहास सहित परन्तु संपदा से संबंधित परिचालन व्ययों के अलावा) मूल्यांकित किया है। प्रपत्र-2 में पीपीटी द्वारा प्रेषित गणना के अनुसार, पीपीटी ने परिचालन व्ययों तथा मूल्यहास के जोड़ के 25 प्रतिशत की अधिकता के रूप में प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन उपरिव्ययों की राशि रु. 1.36 करोड़, रु. 6.20 करोड़ तथा शून्य की पहचान की है और इसलिए इसे प्रशुल्क नीति, 2015 के प्रावधानों का अनुपालन करते हुए क्रमशः वर्ष 2011-12, 2012-13 एवं 2013-14 में शामिल नहीं किया गया है।
- (iv). इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित कार्य दिशानिर्देशों के खंड 2.2(v) के अनुसार, समीपवर्ती बर्थों के लिए प्रासंगिक सभी व्ययों को एआरआर के परिकलन से अलग रखा जाएगा। पीपीटी ने समीपवर्ती बर्थों से संबंधित कोई व्यय नहीं दर्शाये हैं और, इसलिए, इस शीर्ष के अधीन किसी व्यय का अनुमान नहीं लगाया गया है।
- (iv). प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.3 और कार्य दिशानिर्देशों के खंड 2.3 में निर्धारित प्रावधानों का अनुसरण करते हुए, पीपीटी वर्ष 2011-12, 2012-13 तथा 2013-14 के लिए औसत व्ययों रु. 419.15 करोड़ पर पहुंचा है।
- (v). (क). पीपीटी कार्य दिशानिर्देशों के खंड 2.4 में निर्धारित प्रावधान के अनुसार नियोजित पूंजी पर पहुंचा है। पीपीटी ने लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित 31 मार्च 2014 को निवल अचल परिसंपत्तियों और प्रगतिधीन पूंजी पर विचार किया है और संपदा गतिविधि से संबंधित परिसंपत्तियों के मूल्य को अलग रखा है। जैसाकि पहले बताया गया है, पीपीटी ने बताया है कि समीपवर्ती बर्थ से संबंधित पत्तन द्वारा प्रोद्भूत कोई व्यय नहीं है।
- (ख). कार्य पूंजी में वस्तुसूची, विविध देनदार तथा शेष रोकड़ शामिल हैं। वस्तुसूची तथा विविध देनदार कार्य दिशानिर्देशों के खंड 2.5 में निर्धारित मानदंडों के अनुसार परिकलित करना देखा गया है। रोकड़ शेष मासिक रोकड़ व्यय, मूल्यहास के सिवाय, परन्तु संपदा गतिविधि के रोकड़ व्ययों सहित, को लेखा में लेते हुए परिकलित किया गया है। चूंकि संपदा गतिविधि को प्रशुल्क नीति, 2015 के

परिदृश्य से अलग रखा गया है, इसलिए रोकड़ शेष को संपदा गतिविधि से संबंधित व्ययों को शामिल नहीं करते हुए एक माह के रोकड़ व्ययों पर विचार करने के लिए हमारे द्वारा दोबारा गणना की गई है, अलग रखा गया है।

- (ग). संशोधित कार्य पूंजी सहित कुल नियोजित पूंजी पीपीटी द्वारा निर्धारित रु. 1454.10 करोड़ के स्थान पर रु. 1450.57 करोड़ परिगणित होती है।
- (घ). 16 प्रतिशत की दर से नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ संशोधित नियोजित पूंजी रु. 232.09 करोड़ पर परिगणित किया गया है जोकि एआरआर परिकलन में सुविचारित किया गया है।
- (vi). एआरआर तीन वित्तीय वर्षों 2011-12 से 2013-14 के लिए 31 मार्च 2014 को व्यय का औसत रु. 419.15 करोड़ जमा नियोजित पूंजी पर 16 प्रतिशत प्रतिलाभ रु. 232.09 करोड़ कुल रु. 651.24 करोड़ है। इसके अलावा, कार्य दिशानिर्देशों के खंड 2.7 के अनुसार, उक्त एआरआर वर्ष 2014-15 तथा 2015-16 के लिए क्रमशः 6 प्रतिशत तथा 3.82 प्रतिशत की दर से लागू थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के 100 प्रतिशत की दर से पीपीटी द्वारा सूचकांकित किया गया है। चूंकि वर्ष 2016-17 पहले सही समाप्त हो चुका है और चूंकि वर्ष 2016-17 के लिए यथा लागू डब्ल्यूपीआई उपलब्ध है, इसलिए वर्ष 2015-16 के लिए निर्धारित एआरआर पर हमारे द्वारा 2 प्रतिशत (वर्ष 2016-17 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई का 100 प्रतिशत) का एक और सूचकांकन लागू किया गया है। इस प्रकार, अधिकतम सूचकांकित एआरआर वर्ष 2016-17 के लिए रु. 731.02 करोड़ परिगणित होता है, इसके विपरीत वर्ष 2015-16 के लिए पीपीटी द्वारा परिगणित अधिकतम सूचकांकित एआरआर रु. 717.31 करोड़ था।

चार्टर्ड एकाउंटेंट द्वारा विधिवत् प्रमाणित पत्तन द्वारा दी गई एआरआर गणना की विस्तृत गणना कार्य पूंजी के शीर्ष के अधीन रोकड़ शेष पर लागू संशोधन तथा वर्ष 2016-17 से संबंधित अतिरिक्त सूचकांकन के अधीन जैसाकि ऊपर चर्चा की गई है, विश्वास किया गया है। प्रमाणित अधिकतम सूचकांकन एआरआर का सार नीचे दिया गया है:-

(रु. करोड़ों में)

क्र.सं.	विवरण	2011-12	2012-13	2013-14
1	सभी समायोजनों के बाद कुल व्यय	354.17	369.95	533.33
2	औसत व्यय [वाई1 + वाई2 + वाई3] / 3	419.15		
3	31-03-2014 को प्रगतिधीन पूंजी और मानदंडों के अनुसार कार्य पूंजी सहित 31-03-2014 को नियोजित पूंजी	1450.57		
4	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ @ 16%	232.09		
5	31 मार्च 2014 को एआरआर (5=2+4)	651.24		
6	वर्ष 2014-15 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एआरआर में सूचकांकन (6 प्रतिशत)	690.32		
7	वर्ष 2015-16 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एआरआर में सूचकांकन (3.82 प्रतिशत)	716.69		
8	वर्ष 2016-17 के लिए लागू डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से एआरआर में सूचकांकन (2 प्रतिशत)	731.02		
9	अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर)	731.02		

- (vii). (क). प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.6 के अनुसार, महापत्तन न्यासों को वाणिज्यिक न्यायनिर्णय के आधार पर बाजार की ताकतों को प्रतिसाद देने के लिए दरें निर्धारित करने और प्रैक्टिस कर रहे चार्टर्ड एकाउंटेंट द्वारा विधिवत् प्रमाणित सूचकांकित एआरआर की अधिकतम सीमा के भीतर दरमान तैयार करें। पत्तन ने कार्य दिशानिर्देशों के खंड 2.9 के अधीन यथा अपेक्षित 2014-15 में प्रहस्तित तदनुसूची यातायात के लिए प्रस्तावित दरमान में प्रत्येक प्रशुल्क मद दर्शाते हुए राजस्व अनुमानन की गणना दी है। प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.5 के अनुसार, दरमान तैयार करने के लिए, पीपीटी ने अधिकतम सूचकांकित एआरआर के भीतर प्रस्तावित दरमान लेने के लिए, वर्ष 2014-15 के दौरान पत्तन द्वारा प्रहस्तित पोत के जीआरटी तथा टर्नो में वास्तविक कार्गो यातायात पर विचार किया है।
- (ख). वर्ष 2014-15 में पीपीटी द्वारा प्रहस्तित वास्तविक कार्गो यातायात 710.11 लाख टन बताया गया है। प्रस्तावित दरमान तैयार करते समय, पीपीटी ने सभी प्रशुल्क मदों के मामले में प्रशुल्क में यथास्थिति बनाए रखने का प्रस्ताव किया था। उपर्युक्त स्थिति के आधारपर, प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर राजस्व अनुमानन रु. 706.01 करोड़ परिगणित किया गया है। जैसाकि देखा जा सकता है, प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर राजस्व अनुमानन रु. 706.01 करोड़ अधिकतम सूचकांकित वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर) रु. 731.02 करोड़ से कम है, जैसाकि पहले गणना की गई है, इसके द्वारा रु. 25.01 करोड़ का राजस्व अन्तर छोड़ते हुए, जिसे पत्तन द्वारा कवर नहीं किया गया है।

- (ग). उपर्युक्त विश्लेषण के अधीन, पीपीटी द्वारा प्रेषित एआरआर का परिकलन संशोधित किया गया है।
- (घ). स्थिति पर विचार करते हुए कि पत्तन ने प्रशुल्क के मौजूदा स्तर को बनाए रखने की मांग की है और इसलिए भी कि उपयोक्ताओं ने पत्तन के प्रस्ताव का स्वागत किया है, यह प्राधिकरण, पत्तन के प्रस्ताव के अनुसार, प्रशुल्क के मौजूदा स्तर में यथास्थिति बनाए रखने के लिए पत्तन के प्रस्ताव को स्वीकार करने के लिए प्रवृत्त है।
- (ङ). **प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 8.1 के अनुसार, दरमानों में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर है; रियायते तथा छूट निम्नतम स्तर हैं। पीपीटी कम दरें वसूल करने के अधिकार का प्रयोग कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें तथा छूट प्रदान कर सकता है। इसके अलावा, प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.7 के अनुसार, पीपीटी से यह सुनिश्चित करने का अनुरोध है कि पत्तन को यातायात का नुकसान नहीं होगा। पीपीटी ने पीपीटी को देश का नं. 1 पत्तन बनाने के लिए उपयोक्ताओं के समर्थन तथा सहयोग को बनाए रखने के लिए भी अनुरोध किया था और इसलिए, प्रशुल्क के कारण पोतों/यातायात के विपथन वाले विशिष्ट मामलों की जान करने की इच्छा व्यक्त की थी, यदि ऐसे मामले इसके ध्यान में लाये जाते हैं।**
- (viii). पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) में भारत सरकार ने अपने पत्र सं. पीटी-11033/51/2014-पीटी दिनांक 11 नवम्बर 2014 में इस प्राधिकरण को पत्र सं. पीटी-11033/51/2014-पीटी दिनांक 4 सितम्बर 2014 द्वारा जारी महापत्तन में तटीय पोतों की वरीयता बर्थिंग पर दिशानिर्देशों की प्रति अग्रेषित की थी। तदनुसार, इस प्राधिकरण ने अपने आदेश सं. टीएमपी/52/2014-सामा. दिनांक 28 नवम्बर 2014 द्वारा सभी महापत्तन न्यासों के मौजूदा दरमानों में निर्धारित 'तटीय पोत' की परिभाषा को बदलना अनुमोदित किया था जोकि निम्नवत् है:-
- “तटीय पोत” का अर्थ ऐसा कोई पोत जिसके पास जहाजरानी महानिदेश/सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस हो और भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगे किन्हीं पोत से होगा।*”
- अतः पीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित तटीय पोत की परिभाषा 'तटीय पोत' की उपर्युक्त परिभाषा के अनुसार है, इसलिए अनुमोदित किया गया है।
- (ix). परिभाषाएं अर्थात् “पोतों के संदर्भ में बोर्ड” का अर्थ होगा पोत के बोर्ड पर तथा “सामान्य पाली” का अर्थ प्रातः 7 से दोपहर 12 बजे तक और अपराह्न 2 बजे से 5 बजे तक 8 घंटों की अवधि होगी, मौजूदा दरमानों के खंड 1.1 के अधीन, प्रस्तावित दरमान में पत्तन द्वारा हटाये जाने का प्रस्ताव किया गया है। प्रस्तावित हटाये जाने के कारण पीपीटी द्वारा नहीं बताये गए हैं। तथापि, यह दिखाई देता है कि पीपीटी ने उपर्युक्त परिभाषाओं को गैर-जरूरी टिप्पणियों तथा शर्तों द्वारा मौजूदा दरमानों को युक्तिसंगत बनाये जाने के हिस्से के रूप में हटाया गया है, क्योंकि अब उनकी कोई प्रासंगिकता नहीं है। शब्दावलियों अर्थात् “पोतों के संदर्भ में बोर्ड” और “सामान्य पाली” की परिभाषाओं को हटाने का प्रस्ताव अनुमोदित किया गया है।
- (x). “विलंबशुल्क” की मौजूदा परिभाषा पीपीटी द्वारा संशोधित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। दरमानों में यथा विनिर्दिष्ट निःशुल्क अवधि के बाद पत्तन अंतरण क्षेत्र के भीतर कार्गो के भंडारण के लिए देय प्रभारों के लिए विलंबशुल्क की मौजूदा परिभाषा के अलावा, पीपीटी ने यह परिभाषा जोड़ने का प्रस्ताव किया है कि कार्गो पर विलंबशुल्क में लाइसेंस/पट्टा आधार पर पत्तन उपयोक्ता को आबंटित क्षेत्र में भंडारित कार्गो शामिल नहीं होगा जिसके लिए उपयोक्ता से अपेक्षा की जाती है कि दरमान और/अथवा उसकी आबंटन शर्तों के अनुसार लाइसेंस शुल्कों की अदायगी करे। चूंकि प्रस्तावित परिभाषा कुछ अन्य महापत्तन न्यासों के दरमानों में निर्धारित विलंबशुल्क की परिभाषा से तुलनीय है और स्पष्टता लाती है तथा विसंगति से बचाती है, इसलिए मौजूदा परिभाषा में संशोधन अनुमोदित किया गया है।
- (xi). पीपीटी ने इंटरनेशनल मेरीटाइम डेजर्स गुड्स (आईएमडीजी) कोड/इंटरनेशनल मेरीटाइम आर्गनाइजेशन (आईएमओ) में यथा परिभाषित किसी कार्गो के लिए “जोखिमपूर्ण कार्गो” की परिभाषा शामिल की गई है। चूंकि उक्त परिभाषा कुछ अन्य महापत्तन न्यासों के दरमानों में प्रचलित जोखिमपूर्ण कार्गो की परिभाषा से तुलनीय देखी गई है, इसलिए प्रस्तावित परिभाषा अनुमोदित की गई है।
- (xii). हालांकि पीपीटी ने शुरू में ‘जोखिमपूर्ण कंटेनर’ की मौजूदा परिभाषा को हटाने का प्रस्ताव किया था, परन्तु इसने अपने मौजूदा दरमानों के अनुसार परिभाषा को बनाये रखने का अनुरोध किया है। अतः, उक्त परिभाषा को बनाये रखा गया है।
- (xiii). पत्तन ने बताया है कि “लौह अयस्क/लौह अयस्क गुट्टिकाओं/सांद्रियों के लिए प्लॉटों की आरक्षित कीमत” की परिभाषा इस तथ्य पर विचार करते हुए महापत्तनों के लिए भूमि नीति दिशानिर्देश, 2014 के आधार पर बोर्ड द्वारा प्रस्तावित दरमान में शामिल किया गया था कि पीपीटी में भंडारण प्लॉटों का आबंटन पूर्वकाल में मुकदमेबाजियों में चला गया था और उड़ीसा उच्च न्यायालय में न्यायालय मामले की श्रृंखला में न्यायालय द्वारा इसे इस प्रकार उच्चारित किया गया था कि सभी प्लॉट केवल निविदा-सह-ई-नीलामी के माध्यम से आबंटित किए जाएं। इसके अलावा, पीपीटी ने बताया है कि उक्त आदेश तथा 2014 के भूमि नीति दिशानिर्देशों का विश्लेषण करते समय, बोर्ड द्वारा यह विचार किया गया था कि आयात कार्गो के लिए निविदा जारी करने की प्रक्रिया को जल्द ही पूरा नहीं किया जा सकता क्योंकि आयातक देश में आयात कार्गो लाता है और पोत विलंबशुल्क में देश से विदेशी विनिमय में भारी आउटगो के कारण निविदा को अंतिम रूप दिए जाने की प्रतीक्षा में पत्तन में भंडारण क्षेत्र की कमी के लिए अपने जलयान को रोककर नहीं रख सकता और जुलाई 2015 में एमओएस द्वारा जारी संशोधित भूमि नीति दिशानिर्देश, 2014 में खंड-13 (क) एवं (ख) को पढ़ने पर यह पारदर्शित होता है कि आरक्षित कीमत निविदा-सह-नीलामी प्रक्रिया में यथा विपथित उच्चतम संयवहारित दर पर निर्धारित की जानी चाहिए। पीपीटी के अनुसार, यह देखा गया है कि जब पत्तन की नीलामी करने की प्रक्रिया समय-समय पर प्लॉटों की उपलब्धता पर की गई थी, तो पिछली नीलामी-सह-निविदा के 1 अथवा 2 माह के भीतर, आरक्षित कीमत पिछली नीलामी कीमत के अनुसार ली जानी चाहिए, इससे पत्तन राजस्व को काफी नुकसान होगा और इसे साथ के साथ उपर्युक्त भूमि नीति दिशानिर्देशों से विपथन के रूप में देखा जा सकता है। चूंकि प्रस्तावित टिप्पणी पत्तन राजस्व के नुकसान से बचने के लिए बताई गई है और भूमि नीति दिशानिर्देशों की भावना अनुसार यह भी बताया गया है, इसलिए पत्तन द्वारा प्रस्तावित परिभाषा अनुमोदित की गई है।

- (xiv). प्रस्तावित दरमान में, “शट आउट कार्गो” की परिभाषा पोत के बोर्ड पर नौभरित नहीं करते हुए पत्तन में छोड़े गए निर्यात कार्गो, जो पत्तन में प्राप्त हुआ था, के लिए पीपीटी द्वारा शामिल की गई है। चूंकि उक्त परिभाषा कुछ अन्य महापत्तन न्यासों के दरमानों में प्रचलित शट आउट कार्गो की परिभाषा से तुलनीय देखी गई है, इसलिए प्रस्तावित परिभाषा अनुमोदित की गई है।
- (xv). जलयानों के बोर्ड पर ऐसे कार्गो/कंटेनरों का प्रहस्तन प्रदान करने के लिए कार्गो/घटक/आर्टिकल/पैकेज/कंटेनर पर प्रभारों और घाट पर लदाई, स्टेकिंग प्वाइंट पर उसकी उतराई तथा डिलीवरी के लिए अनुवर्ती लदाई, अथवा विलोमतः सहित घाट से स्टेकिंग प्वाइंट तक कार्गो के परिवहन के लिए लेबर के साथ/बिना उपस्कर की आपूर्ति के रूप में पत्तन में तट सेवाओं के लिए पीपीटी द्वारा प्रस्तावित दरमान में “स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन” की परिभाषा शामिल की गई है। कार्गो की अभियांत्रिकी प्राप्ति के मामले में, इसमें वैगन टिपलर/आरआरएस स्टेकिंग तथा रिक्लेमिंग एवं जलयान पर लदाई द्वारा वैग की टिपलिंग के लिए प्रभार भी शामिल होंगे। चूंकि प्रस्तावित परिभाषा जून 2016 के महापत्तनों हेतु स्टीवडोरिंग एवं तट प्रहस्तन नीति में दी गई परिभाषा के अनुसार है, इसलिए परिभाषा शामिल किए जाने को अनुमोदित किया गया है। पीपीटी को यह सुनिश्चित करने की सलाह दी जाती है कि इसके विनियम के हिस्से के रूप में अधिसूचित किए जाने वाले स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन के स्कोप तथा अर्थ सरकार द्वारा जारी स्टीवडोरिंग एवं तट प्रहस्तन नीति में दी गई परिभाषा के अनुरूप होने चाहिए।
- (xvi). “पाली” की मौजूदा परिभाषा “पांचवें घंटे के बाद 30 मिनट का भोजनावकाश” शब्दों को हटाते हुए थोड़ा संशोधित किया गया है। चूंकि प्रस्तावित संशोधन कुछ अन्य महापत्तन न्यासों के दरमानों में प्रचलित पाली की परिभाषा के अनुसार है, इसलिए प्रस्तावित संशोधन अनुमोदित किया गया है।
- (xvii). प्रस्तावित दरमान में, “घाटशुल्क” की परिभाषा, घाट/जेट्टी/लंगरगाह/अंतरलदाई प्वाइंट जेट्टी के माध्यम से गुजने वाले अथवा पत्तन सीमा एवं पहुंचमार्गों के भीतर उतारे गए अथवा नौभरित अथवा पोतांतरित सभी कार्गो/कंटेनर पर वसूलीयोग्य मूल देयताएं हैं। चूंकि उक्त परिभाषा कुछ अन्य महापत्तन न्यासों के दरमानों में प्रचलित घाटशुल्क की परिभाषा से तुलनीय देखी गई है, इसलिए प्रस्तावित परिभाषा अनुमोदित की गई है।
- (xviii). एमओएस के निदेश दिनांक 11 मई 2016 और परिणामी आदेश सं. टीएमपी/4/2004—सामान्य दिनांक 19 मई 2016 के मद्देनजर, विनियम दर में उतार-चढ़ाव के संदर्भ में तटीय दरों के गैर-पुनर्अभिकथन के संबंध में, अधिकतम तटीय दरें पीपीटी द्वारा भारतीय रुपये के सापेक्ष अमेरिकी डॉलर के विनियम दर उतार-चढ़ाव को ध्यान में रखते हुए दरमानों में अपक्रंट पीपीटी द्वारा निर्धारित किया गया है।
- (xix). इस प्राधिकरण ने, तटीय कार्गो/कंटेनर के लिए रियायती प्रभारों की वसूली के संबंध में वी.ओ. चिदम्बरनार पत्तन न्यास द्वारा मांगे गए स्पष्टीकरण के मद्देनजर, जहाजरानी महानिदेशक की सिफारिशों के आधार पर एक आदेश सं. टीएमपी/53/2015—वीओसीपीटी दिनांक 2 सितम्बर 2015 पारित किया था। उक्त आदेश में अनुमोदित प्रावधान आदेश सं. टीएमपी/53/2015—वीओसीपीटी दिनांक 26 नवम्बर 2015 द्वारा और संशोधित किया गया था। पारित उक्त आदेश सभी महापत्तन न्यासों द्वारा सामान्य अंगीकरण के लिए पारित किया गया है। उक्त आदेश के परिणामस्वरूप, डीजी शिपिंग ने अपने पत्र सं. एसडी-9 चार्ट(309)/2016 दिनांक 20 मई 2016 द्वारा 26 नवम्बर 2015 आदेश में अनुमोदित प्रावधान में और स्पष्टीकरण जारी किया था। इस प्राधिकरण ने तदनुसार आदेश दिनांक 26 नवम्बर 2015 के पैरा 9A (ii) और 10(ii) में निर्धारित प्रावधान में थोड़ा संशोधन करते हुए एक स्पष्टीकरण आदेश पारित किया था। इस प्राधिकरण द्वारा उक्त आदेश में अनुमोदित संशोधित प्रावधान सामान्य निबंधन एवं शर्तों के अधीन टिप्पणी सं. (i) के स्थान पर टिप्पणी सं. (ii) और (iii) रूप में पीपीटी के दरमान में तदनुसार संशोधन किया गया है। तत्पश्चात टिप्पणी सं. परिणामस्वरूप पुनर्संख्यांकित किए जाते हैं।
- (xx). यह निर्धारित करते हुए मौजूदा टिप्पणी कि उपयोक्ताओं को मौजूदा दरमान के अनुसार पीपीटी पर आरोप्य उचित स्तर से परे विलंबों के लिए प्रभारों की अदायगी करनी होगी इसे प्रस्तावित दरमान में हटा दिया गया है। उक्त टिप्पणी पीपीटी द्वारा बाद में अनुरोध किए जाने के रूप रखा गया है।
- (xxi). अमेरिकी डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क को भारतीय रुपयों में परिवर्तित किए जाने से संबंधित टिप्पणी को प्रस्तावित दरमानों में आरबीआई द्वारा अधिसूचित बाजार खरीद दर तक सीमित किया गया है, जबकि, प्रशुल्क नीति 2015 को लागू करने के लिए जारी कार्य दिशानिर्देश निर्धारित करते हैं कि अमेरिकी डॉलर का भारतीय रुपये में परिवर्तन भारतीय रिजर्व बैंक द्वारा अधिसूचित संदर्भ दर अथवा भारतीय स्टेट बैंक द्वारा अधिसूचित बाजार खरीद दर के आधार पर किया जाएगा। वैसे, प्रस्तावित टिप्पणी को कार्य दिशानिर्देश स्थिति दर्शाने के लिए उपयुक्ततः संशोधित किया गया है।
- (xxii). पीपीटी के मौजूदा दरमान इस आशय की टिप्पणी निर्धारित करते हैं कि माल डिलीवरी किए जाने/नौभरित किए जाने की तब तक अनुमति नहीं दी जाएगी जब तक नियमों के अधीन सभी स्वीकार्य प्रभारों का भुगतान नहीं कर दिया जाता है तथा इसके समर्थन में रसीद पेश की गई है। टिप्पणी के निष्कर्ष भाग ‘और इसके समर्थन में रसीद पेश की गई है’ को हटाते हुए पीपीटी द्वारा उक्त टिप्पणी को संशोधित करने का प्रस्ताव किया गया है। पीपीटी ने स्पष्ट किया है कि चूंकि भुगतान ईडीआई के माध्यम से उपयोक्ताओं द्वारा किया गया है, भुगतान के समर्थन में रसीद सिस्टम में स्वतः ही सृजित की गई है और यदि निधियों की कमी की वजह से रसीद सृजित नहीं होती है तो पत्तन कार्गो की डिलीवरी/नौभरण की अनुमति प्रदान नहीं करेगा। उपर्युक्त स्पष्टीकरण के मद्देनजर, उक्त अभिव्यक्ति रिबनडेंट दिखाई देती है, और वैसे, पीपीटी द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण के आधार पर, प्रस्तावित दरमान में प्रस्तावित संशोधन अनुमोदित किया गया है।
- (xxiii). प्रशुल्क नीति 2015 के लिए कार्य दिशानिर्देश विलंबित भुगतानों/वापिसियों के लिए ब्याज की दर 15 प्रतिशत निर्धारित करता है। तथापि, पत्तन ने 14.75 प्रतिशत की ब्याज दर का प्रस्ताव किया है। विलंबित भुगतानों/वापिसियों पर ब्याज की दर प्रशुल्क नीति, 2015 लागू करने के लिए जारी कार्य दिशानिर्देशों के अनुसार संशोधित की गई है।
- (xxiv). पीपीटी दरमान में इस आशय की मौजूदा टिप्पणी कि उपयोक्ता द्वारा भुगतानों में विलंब बिल जारी किए जाने की तारीख के 10 दिन बाद से गिनती किए जायेंगे। यह प्रावधान ऐसे मामलों में लागू नहीं होगा जहां भुगतान एमपीटी अधिनियम, 1963 में यथा विनिर्दिष्ट पत्तन संपत्तियों के उपयोग/सेवाएं प्राप्त करने से पहले और/अथवा प्रशुल्क में शर्तों के रूप में निर्धारित पत्तन द्वारा संशोधित करने का प्रस्ताव किया गया हो।

पत्तन ने अब प्रस्ताव किया है कि उपयोक्ता द्वारा भुगतानों में विलंब पोट के नौप्रस्थान के समय से 24 घंटे अथवा यथा लागू अगली बैंकिंग तारीख/देय तारीख के बाद से गिनती किया जाएगा। यदि उपयोक्ता अगली बैंकिंग तारीख को जमा करने में विफल रहता है तो पोट के नौप्रस्थान/कार्य पूरा होने की तारीख से ब्याज वसूल किया जाएगा। यह प्रावधान उन मामलों में लागू नहीं होगा जहां भुगतान एमपीटी अधिनियम, 1963 में यथा विनिर्दिष्ट पत्तन संपत्तियों के उपयोग/सेवाएं प्राप्त करने से पहले और/अथवा प्रशुल्क में शर्तों के रूप में निर्धारित पत्तन द्वारा संशोधित करने का प्रस्ताव किया गया हो। ब्याज एमजीटी में कमी और किसी चूक के लिए दोहरा किराये के अधिरोपण सहित सभी प्रकार के विलंबित भुगतान के लिए देय है।

पीपीटी ने निवेदन किया है कि प्रस्तावित संशोधन ज्यादा स्पष्टता और विसंगति से बचने के लिए किया गया है। इस संबंध में, यह कहना है कि पहले सभी महापत्तन न्यासों के साथ परामर्श के आधार पर सभी महापत्तन न्यासों के दरमानों में एकसमान रूप से मौजूदा टिप्पणी निर्धारित की गई है। उक्त टिप्पणी में किसी संशोधन के लिए सभी महापत्तन न्यासों से परामर्श करना होगा। इस स्थिति के मद्देनजर, मौजूदा टिप्पणी को बनाये रखा गया है। किसी मामले में, दरमानों के खंड 1.2 के अधीन सामान्य टिप्पणी सं. (ix) और (x) के मद्देनजर, पीपीटी द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी निर्धारित नहीं करने से, पीपीटी के लिए अलाभकारी स्थिति नहीं होगी, क्योंकि इसकी वित्तीय स्थिति संरक्षित है।

(xxv). इस प्राधिकरण ने एमओएस पत्र सं. पीडी/14033/101/2015-पीडी.वी दिनांक 3 फरवरी 2016 के अनुसरण में महापत्तन न्यासों और वहां पर परिचालन कर रहे बीओटी परिचालकों द्वारा नियमित घंटों के बाद प्रदत्त सेवाओं के लिए पत्तन प्रभारों में विशेष छूट एवं कार्गो तथा पोट संबंधित सेवाओं के लिए निम्नतर प्रभारों के निर्धारण से संबंधित एक सामान्य आदेश सं. टीएमपी/14/2016-विधि दिनांक 9 फरवरी 2016 पारित किया था। पीपीटी ने इस आशय की कोई टिप्पणी निर्धारित की हो ऐसा देखा नहीं गया है। पत्तन 365 दिन 24 घंटे परिचालन करते हैं। नियमित घंटों के बाद प्रदत्त सेवाओं के लिए पत्तन प्रभारों में विशेष छूट एवं कार्गो तथा पोट संबंधित सेवाओं के लिए निम्नतर प्रभारों के निर्धारण की शुरुआत का उद्देश्य उपयोक्ताओं को नियमित घंटों के बाद भी पत्तन सुविधाएं प्राप्त करने के लिए प्रोत्साहित करना है। इस स्थिति के मद्देनजर, खंड 1.2 – सामान्य निबंधन एवं शर्तों में क्र.सं. (xvii) के अधीन पीपीटी के दरमानों में इस आशय का एक प्रावधान शामिल किया गया है कि पत्तनों को भीड़मुक्त करने और नियमित घंटों के बाद पत्तन सेवाओं का उपयोग करने के लिए निर्यातकों/आयातकों को प्रोत्साहित करने के लिए, कार्गो एवं पोट संबंधित सेवाओं के लिए निम्नतर प्रभार वसूल किए जाएंगे एवं सीएचपीटी के दरमानों में शामिल समान प्रावधान के अनुसार नियमित घंटों के बाद प्रदत्त सेवाओं के लिए पत्तन प्रभारों में विशेष छूट ऑफर की जाएगी।

(xxvi). इस प्राधिकरण ने दो देशों के बीच तटीय शिपिंग करार के अधीन भारत में बंगलादेश गणतंत्र के पोतों के प्रवेश के लिए पत्तन देयताएं एवं अन्य प्रभारों की वसूली करने के समय मानक परिचालन प्रक्रिया (एसओपी) के निर्धारण से संबंधित एक सामान्य आदेश सं. टीएमपी/4/2004-सामान्य दिनांक 16 दिसम्बर 2016 पारित किया था। तदनुसार, उक्त आदेश के प्रावधान पीपीटी द्वारा अपने प्रस्तावित दरमानों में शामिल किए गए हैं।

(xxvii). पीपीटी ने '23 डिग्री और अधिक के फ्लैश प्वाइंटों वाले पीओएल के लिए निर्धारित मौजूदा घाटशुल्क दर के अनुसार विभिन्न पोतों को बंकर आपूर्ति के लिए घाटशुल्क प्रभार शामिल किए हैं। उक्त शामिल करना उपयोक्ताओं के साथ करार और वर्ष 2014 में पीपीटी के न्यासी बोर्ड के अनुमोदन पर आधारित बताया गया है जब पीपीटी में तारतम्यता प्राप्त करने के लिए जलयानों को बंकर की आपूर्ति की गई थी। महापत्तन न्यास अधिनियम (एमपीटी) अधिनियम, 163 की धारा 48 के अनुसार, इस प्राधिकरण को दरमान निर्धारित करने का अधिकार है जहां पर, और शर्तों के विवरण जिसके अधीन धारा 48 के अधीन सूचीबद्ध सेवाओं में से कोई सेवा पत्तन न्यास द्वारा निष्पादित की जाती है। इसलिए, पीपीटी द्वारा वसूल किए जाने वाले कोई प्रभार के लिए इस प्राधिकरण का अनुमोदन होना चाहिए। हालांकि विभिन्न पोतों को बंकर आपूर्ति के लिए घाटशुल्क प्रभार 2014 से पीपीटी द्वारा वसूल किये जा रहे हैं, पीओएल की मौजूदा घाटशुल्क दरों को अंगीकृत करते हुए, प्रभारों के लिए इस प्राधिकरण का विशिष्ट अनुमोदन नहीं होगा। किन्तु, विचार करते हुए कि घाटशुल्क दर मौजूदा दर से विपश्चित की गई है, उपयोक्ताओं के साथ अनुबंध में है और पीपीटी के न्यासी बोर्ड का अनुमोदन है, इसलिए यह प्राधिकरण उक्त लेवी अनुमोदित करने के लिए प्रवृत्त है। पीपीटी को यह सलाह दी जाती है कि ऐसे किन्हीं प्रभारों की वसूली करने से बचे जिसके लिए इस प्राधिकरण का विशिष्ट अनुमोदन नहीं हो।

(xxviii). घाटशुल्क अनुसूची के अधीन, पीपीटी ने कार्गो की मौजूदा श्रेणी नामतः 'सीमेंट, क्लिंकर, चूनापत्थर, डोलोमाइट तथा अन्य फ्लक्सिंग सामग्रियों' के अधीन उक्त कार्गो को वर्गीकृत करते हुए नई कार्गो मदों जैसे जिप्सम, ऑयलफ्लक्स, पायरोक्सिनाइट तथा बेनटोनाइट के लिए घाटशुल्क दर शामिल की है। कार्गो की मौजूदा श्रेणी के मामले में मौजूदा घाटशुल्क दर नई कार्गो मदों पर लागू किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। मौजूदा समूह के साथ जिप्सम तथा बेनटोनाइट को वर्गीकृत करने के लिए आधार सीमाशुल्क वर्गीकरण पर आधारित बताया गया है। पीपीटी ने बताया है कि जिप्सम तथा बेनटोनाइट सीमाशुल्क वर्गीकरण के अध्याय-25 के अधीन वर्गीकृत किया गया है जिसके अधीन सीमेंट पर वसूली की जा रही है। अन्य दो कार्गो मदें, ऑयलफ्लक्स तथा पायरोक्सिनाइट फ्लक्सों के रूप में उपयोग किया बताया गया है और इसलिए फ्लक्सिंग सामग्रियों की मौजूदा मदों के साथ वर्गीकृत किया बताया गया है। पीपीटी द्वारा प्रेषित कारणों के आधार पर तथा कार्गो के वर्गीकरण पर अपने न्यायनिर्णय पर विश्वास करते हुए, तथा दिया गया है कि किसी भी उपयोक्ता ने पीपीटी के प्रस्ताव पर आपत्ति नहीं उठाई है, 'सीमेंट, क्लिंकर, चूनापत्थर, डोलोमाइट तथा अन्य फ्लक्सिंग सामग्रियों' के लिए निर्धारित घाटशुल्क दर के अनुसार नई कार्गो मदों अर्थात् जिप्सम, ऑयलफ्लक्स, पायरोक्सिनाइट तथा बेनटोनाइट के लिए घाटशुल्क प्रभार अनुमोदित किए गए हैं। किसी भी स्थिति में, 2015 प्रशुल्क नीति के अधीन प्रशुल्क के निर्धारण के लिए घटकों का वर्गीकरण पीपीटी सहित पत्तन न्यासों के डोमेन में है।

(xxix). घाटशुल्क अनुसूची के अधीन, पीपीटी ने 'तैयार उर्वरक/अमोनियम नाइट्रेट' की मौजूदा श्रेणी के अधीन उर्वरक कच्चा माल (एफआरएम) के लिए घाटशुल्क दर भी शामिल की है तथा तैयार उर्वरक/अमोनियम नाइट्रेट से उर्वरक कच्चा माल की मौजूदा घाटशुल्क दर लागू करने का प्रस्ताव किया है। एफआरएम वर्तमान में पीपीटी द्वारा प्रहस्तित नहीं किया जा रहा है। पीपीटी ने कहा है कि चूंकि कुछ अवसरों पर, तैयार उर्वरक कॉम्प्लेक्स उर्वरकों जैसे डीएपी एवं एनपीके, सभी प्रकार के शुष्क बल्क कार्गो जोकि उर्वरकों के उत्पादन में अपेक्षित होते हैं के लए कच्चा माल के तौर पर उपयोग किए जाते हैं उन्हें एफआरएम रूप में शामिल किया गया है और 'तैयार उर्वरक/अमोनियम नाइट्रेट' के लिए लागू प्रशुल्क के अधीन समूहित किया गया है। पत्तन द्वारा दिये गए कारणों के आधार पर, तथा कार्गो के वर्गीकरण पर उपयोक्ताओं द्वारा आपत्ति नहीं किए जाने पर, 'तैयार उर्वरक/अमोनियम नाइट्रेट' की मौजूदा श्रेणी के अधीन 'तैयार कच्चा माल (एफआरएम)' को वर्गीकृत करने के लिए पीपीटी का प्रस्ताव

और यही घाटशुल्क दर लागू करना अनुमोदित किया गया है। किसी मामले में, प्रशुल्क नीति, 2015 के अधीन प्रशुल्क के निर्धारण के प्रयोजन के लिए घटकों का वर्गीकरण पीपीटी सहित पत्तन न्यासों के डोमेन के अधीन आता है।

- (xxx). पूर्व अनुच्छेदों में की गई चर्चा अनुसार कुछ कार्गो मदों पर घाटशुल्क प्रभारों को शामिल किए जाने के संबंध में, इन कुछ कार्गो मदों के मामले में प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर पीपीटी द्वारा आय का अनुमान नहीं लगाया गया है। तथापि, अधिकतम एआरआर तथा राजस्व अनुमानन रु. 25.01 करोड़ के बीच राजस्व अंतराल पर विचार करते हुए, नई कार्गो मदों पर इन घाटशुल्क प्रभारों की वसूली के लेखा पर पीपीटी द्वारा अर्जित किया जाने वाला राजस्व, यदि कोई हो, राजस्व अन्तराल में कम जाने की उम्मीद है।
- (xxxi). पीपीटी ने घाटशुल्क अनुसूची में कार्गो की अवशिष्ट श्रेणी अर्थात् 'अविनिर्दिष्ट कोई अन्य द्रव्य कार्गो', 'अविनिर्दिष्ट कोई शुष्क बल्क कार्गो', 'अविनिर्दिष्ट कोई ब्रेक बल्क कार्गो' तथा 'अविनिर्दिष्ट कोई अन्य कार्गो' के लिए घाटशुल्क प्रभार विदेशी कार्गो के लिए रु. 68/- और तटीय कार्गो के लिए रु. 40.80 शामिल किया गया है। कार्गो की अवशिष्ट श्रेणी का निर्धारण पत्तन को कार्गो मदों पर घाटशुल्क वसूल करने में समर्थ बनाएगा जिन्हें घाटशुल्क अनुसूची में विशेष रूप से सूचीबद्ध नहीं किया गया है। इस स्थिति के बावजूद, पीपीटी को यह पता लगाने के लिए प्रासंगिक सीमाशुल्क वर्गीकरण देने की सलाह दी जाती है कि क्या कार्गो कार्य दिशानिर्देशों के खंड 8.2.2 के अधीन यथा अपेक्षित अविनिर्दिष्ट श्रेणी के अधीन किसी कार्गो को वर्गीकृत करने से पहले घाटशुल्क अनुसूची में उल्लिखित किसी विशिष्ट श्रेणी के अधीन वर्गीकृत किये जा सकें। हालांकि इन कार्गो मदों के मामले में प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर पीपीटी द्वारा किसी आय का अनुमान नहीं लगाया गया है, परन्तु अधिकतम दर तथा राजस्व अनुमानन के बीच राजस्व अन्तराल रु. 25.01 पर विचार करते हुए, घाटशुल्क प्रभारों की वसूली के लेखा पर पीपीटी द्वारा अर्जित किया जाने वाला राजस्व, यदि कोई हो, राजस्व अन्तराल में कम होने की संभावना है। पीपीटी द्वारा कार्य दिशानिर्देशों के खंड 8.2.2 के अनुपालन के अधीन, ऊपर सूचीबद्ध कार्गो मदों के मामले में प्रस्तावित दरें अनुमोदित की गई हैं।
- (xxxii). पीपीटी ने लौह अयस्क प्रहस्तन संयंत्र (आईओएचपी) में ताप कोयले के प्रहस्तन के लिए रु. 4.50 प्रति टन और रु. 20.14 प्रति टन टिपलिंग प्रभारों के शिपिंग प्रभारों का प्रस्ताव किया है। इस संबंध में, यह याद किया जाए कि इस प्राधिकरण ने आदेश सं. टीएमपी/31/2016-पीपीटी दिनांक 8 फरवरी 2017 द्वारा आईओएचपी में ताप कोयला प्रहस्तन के लिए रु. 120 प्रति टन के लेबर अधिभार को शामिल करने के लिए अनुमोदन प्रदान किया था। विभिन्न लागत घटक, जोकि रु. 120/- प्रति टन की उक्त लेवी का हिस्सा है जैसाकि ऊपर उल्लिखित आदेश में चर्चा की गई है, निम्नवत् है:-

पत्तन प्रभार	राशि रु. में प्रति रैक
साइडिंग प्रभार [3700 टन प्रति रैक X रु. 4/- प्रति टन]	14,800
होलेज [58 वैगन प्रति रैक X रु. 1950/- प्रति वैगन]	113,100
टर्मिनल प्रभार [3700 टन X रु. 22.97 प्रति टन]	84,989
टिपलिंग प्रभार [3700 टन X रु. 20.4 प्रति टन]	75,480
आईओएचपी प्रभार [3700 टन X रु. 49 प्रति टन] (शिपिंग प्रभार)	1,81,300
कुल लागत प्रति रैक	4,69,669
एक रैक में कार्गो टन	3700
लागत प्रति टन	127/-

उपर्युक्त से, यह देखा जा सकता है कि आईओएचपी में ताप कोयला के प्रहस्तन के लिए रु. 120/- की दर में रु. 49/- प्रति टन शिपमेंट प्रभार और रु. 20.40 प्रति टन टिपलिंग प्रभार शामिल है। लेबर अधिभार की उक्त दर पीपीटी के प्रस्तावित दरमान का हिस्सा है। जब पीपीटी से यह पुष्टि करने का अनुरोध किया गया था कि आईओएचपी में ताप कोयले के प्रहस्तन के लिए रु. 49.50 प्रति टन शिपमेंट प्रभार और रु. 20.40 प्रति टन टिपलिंग प्रभार के निर्धारण के साथ रु. 120/- प्रति टन के लेबर अधिभार का निर्धारण दोहराकरण का कारण नहीं होगा, पीपीटी ने बताया है कि रु. 120/- प्रति मी.ट. के लेबर अधिभार में शिपमेंट तथा टिपलिंग प्रभारों को शामिल नहीं किया गया है तथा रु. 120/- प्रति टन का लेबर अधिभार विलयिंग, फारवर्डिंग एंड हैंडलिंग (सीएफएंडएच) कामगारों के लेबर अधिभार स्पेशल सेवेरेन्स पैकेज (एसएसपी) की देयता की पूर्ति के लिए प्रबंध समिति को इसके द्वारा भुगतान की गई रु. 176 करोड़ की राशि वसूल करने के लिए पत्तन को समर्थ बनाना है और कि एक बार राशि वसूल होने पर इस लेवी को समाप्त कर दिया जाएगा। पीपीटी द्वारा किए गए उक्त निवेदन के मददेनजर, आईओएचपी में ताप कोयले के प्रहस्तन के लिए शिपमेंट प्रभारों तथा टिपलिंग प्रभारों को पीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित निर्धारित किया गया है। रु. 120/- प्रति मी.ट. का लेबर अधिभार वर्तमान के लिए बनाये रखा गया है। तथापि, विचार करते हुए कि रु. 120/- प्रति मी.ट. के लेबर अधिभार के लागत घटक में शिपमेंट तथा टिपलिंग प्रभार शामिल हैं, यह दिखाई देता है कि शिपमेंट तथा टिपलिंग प्रभारों के लिए पृथक दरों के निर्धारण पर दोहराव नहीं है। अतः पीपीटी को यह सलाह दी जाती है कि रु. 120/- प्रति मी.ट. के लेबर अधिभार की समीक्षा करे ताकि रु. 120/- प्रति मी.ट. की दर में सुविचारित लागत घटकों के किसी दोहराव को दूर किया जा सके।

(xxxiii). पीपीटी ने इस आशय से घाटशुल्क अनुसूची के नीचे टिप्पणी प्रस्तावित की है कि “एमसीएचपी तथा आईओएचपी के शिपमेंट प्रभारों में घाटशुल्क शामिल हैं। पीपीटी का मत है कि घाटशुल्क यथा सृजित घाट तथा सहयोगी अवसंरचना के उपयोग तथा उसके अनुरक्षण के लिए कार्गो पर पत्तन की मूल देयताएं हैं। अभियंत्रित संयंत्रों जैसे एमसीएचपी तथा आईओएचपी के मामले में, शिप लोडर्स को घाट में संस्थापित किया जाता है और जलयान पर कार्गो के शिपमेंट के लिए उपयोग किया जाता है। पीपीटी के मत पर विश्वास करते हुए तथा चूंकि प्रस्तावित टिप्पणी से स्पष्ट नहीं आएगी और विसंगति से नहीं बचेंगे, इसलिए प्रस्तावित टिप्पणी अनुमोदित की गई है।

(xxxiv). मौजूदा दरमानों में, निकासी/प्रेषण के समय पर नमी के कारण अधिशेष मात्रा पर घाटशुल्क देय नहीं था। तथापि, पत्तन ने ऐसे कार्गो पर घाटशुल्क प्रभारों की वसूली करने का अब प्रस्ताव किया है, इस आधार पर कि यह पता लगाना मुश्किल है कि अधिशेष मात्रा नमी के कारण है अथवा किसी अन्य कारण से है तथा कि सीमाशुल्क ड्यूटी अधिशेष मात्रा पर संग्रहीत की जाती है भले ही यह नमी के कारण हो। पत्तन द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण के मद्देनजर, तथा विचार करते हुए कि उनके मामले में परामर्श किए गए किसी भी उपयोक्ता ने पीपीटी के प्रस्ताव पर आपत्ति नहीं उठाई थी, निकासी/प्रेषण के समय नमी के कारण अधिशेष मात्रा पर घाटशुल्क वसूल करने के लिए पत्तन का प्रस्ताव अनुमोदित किया गया है।

(xxxv). पीपीटी के मौजूदा दरमान ‘घाटशुल्क तथा अंतर-पत्तन परिवहन’ से संबंधित विभिन्न टिप्पणियां निर्धारित करता है। पीपीटी ने इस आधार पर कुछ टिप्पणियां हटाने का प्रस्ताव किया है कि भंडारण यार्ड सहित अंतर-पत्तन परिवहन, डिलीवरी/प्राप्ति परिचालन तट-प्रहस्तन एजेंटों द्वारा किए जाते हैं और ऐसे परिचालनों में पत्तन की मुख्य भूमिका होती है। दिया गया है कि किसी भी उपयोक्ता ने उक्त टिप्पणियों को हटाने के लिए आपत्ति नहीं उठाई थी, इसलिए उक्त टिप्पणियों को हटाने के पत्तन के निर्णय पर विश्वास किया गया है और कुछ टिप्पणियों को हटाने के लिए पीपीटी का प्रस्ताव अनुमोदित किया गया है।

(xxxvi). मौजूदा प्रावधान के विपरीत कि उतराई के बिल अथवा मूल बिल में दर्शाया गया भार जिसपर मालभाड़ा का भुगतान किया गया है सही टनभार माना जाएगा, पत्तन ने यह कहते हुए टिप्पणी को संशोधित करने का प्रस्ताव किया है कि स्वतंत्र सर्वेक्षक द्वारा किया गया ड्रॉट सर्वे इस आधार पर पत्तन प्रभारों की वसूली के लिए अंतिम मात्रा है कि आईजीएम/कार्गो घोषणा तथा प्रवेश बिल स्वतंत्र सर्वेक्षक द्वारा ड्रॉट सर्वे के आधार पर आयातक द्वारा विनियमित किए जाते हैं।

तथापि, पत्तन ने यह स्थापित नहीं किया है कि कैसे कार्गो के भार/मात्रा पर स्वतंत्र ड्राफ्ट सर्वेयर की रिपोर्ट कार्गो के भार/मात्रा की प्रमाणिकता के मामले में उतराई बिल/बिल से किस तरह बेहतर है। इसके अलावा, किसी भी महापत्तन न्यास ने ड्राफ्ट सर्वेयर रिपोर्ट पर जाते हुए टिप्पणी का प्रस्ताव नहीं किया है। अतः, यह प्राधिकरण प्रस्तावित संशोधन को अनुमोदित करने की स्थिति में नहीं है। मौजूदा प्रावधान को बनाये रखा गया है।

(xxxvii). पत्तन द्वारा कार्गो कंटेनरों का भरण/खाली किए जाने की स्थिति में पीपीटी के मौजूदा दरमान प्रभार (लैशिंग एवं डनेज के अलावा) निर्धारित करते हैं। पत्तन ने इस आधार पर उक्त प्रभारों को हटाने का प्रस्ताव किया है कि वर्तमान में पीपीटी कार्गो कंटेनरों को भरने/खाली करने का कार्य नहीं करता है और यह उनके परिसर में परिस्थितियों द्वारा किया जाता है। विचार करते हुए कि पत्तन यह सेवा प्रदान नहीं करता है, उक्त प्रभारों के निर्धारण को हटाने के लिए पत्तन का प्रस्ताव अनुमोदित किया गया है।

(xxxviii). पीपीटी के मौजूदा दरमान पारादीप फास्फेट्स लिमिटेड (पीपीएल) और भारतीय कृषक उर्वरक सहकारी संस्था (इफको) के कार्गो पर वसूल किये जाने वाले पृथक प्रभार निर्धारित करते हैं। पीपीटी ने इस आधार पर पीपीएल तथा इफको पर वसूल किए जाने वाले प्रभारों के उल्लेख को हटाने का प्रस्ताव किया है कि पीपीएल तथा इफको पर प्रभारित प्रभार पीपीटी के साथ 2 विभिन्न करारों के निबंधन एवं शर्तों के अनुसार शासित किए जाते हैं और यह भी कि करार की वैधता पीपीटी के सामान्य दरमानों की वैधता से भिन्न हैं। इस संबंध में, प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.10 और प्रशुल्क नीति लागू करने के लिए जारी किए गए कार्य दिशानिर्देशों के खंड 2.13 का संदर्भ लिया गया है, जिसमें कार्य दिशानिर्देशों का खंड 2.13 विनिर्दिष्ट करता है कि प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 2.10 के अनुसार यदि जहां पत्तन और संबद्ध उपयोक्ता के बीच हुए परस्पर करार द्वारा समीपवर्ती बर्था/सुविधाओं के लिए पृथक प्रशुल्क व्यवस्था हो, यह तत्संबंधी करार द्वारा शासित किया जाना जारी रहेगा और संबद्ध महापत्तन ऐसे पारस्परिक सहमत दर की अधिसूचना के लिए टीएएमपी का रुख करेगा। अन्य शब्दों में, हालांकि पीपीएल तथा इफको से वसूल किए जाने वाले प्रभार पृथक करारों द्वारा शासित होते हैं, यह प्राधिकरण ऐसी दरों को अधिसूचित करने के लिए बाध्य है। इस प्रावधान के मद्देनजर, पीपीएल तथा इफको के कार्गो पर प्रभारित मौजूदा प्रभारों को क्रमशः खंड 2.16 एवं खंड 2.17 रूप में अब अनुमोदित (किए जाने वाले) दरमानों में बनाये रखा गया है। तथापि, तत्संबंधी करारों में बदलावों की स्थिति में, भारत के राजपत्र में इसे उपयुक्ततः अधिसूचित करने के लिए इस प्राधिकरण को इसके बारे में सूचित किया गया है।

(xxxix).(क). पीपीटी के मौजूदा दरमानों में, अंतरण व्यवस्था में विलंबशुल्क की वसूली के लिए निःशुल्क भंडारण अवधि निर्धारित करने वाले खंड में, एक टिप्पणी जोखिमपूर्ण माल के लिए 24 घंटों की निःशुल्क अवधि निर्धारित करती है। पीपीटी ने अब यह कहते हुए उक्त टिप्पणी को संशोधित करने का प्रस्ताव किया है कि 24 घंटों की निःशुल्क अवधि उतराई के समय से गिनती की जाएगी। इस संबंध में, पत्तन का मत है कि ब्रेक बल्क अथवा कंटेनर में जोखिमपूर्ण कार्गो के मामले में, अंतरण सुविधाओं के बारे में विचार नहीं किया गया है और उक्त कार्गो ऐसे अंतरण भंडारण से होने वाले किसी अप्रत्याशित दुर्घटना से बचने के लिए जलयान से उतराई पर पत्तन परिसर से सीधे आपूर्ति किए जाते हैं, इससे पत्तन परिचालन प्रभावित होते हैं। इस स्थिति के मद्देनजर, पीपीटी ने विशेष रूप से यह कहते हुए टिप्पणी संशोधित की है कि 24 घंटों की निःशुल्क अवधि उतराई के समय से गिनती की जाएगी और 24 घंटों की समाप्ति के बाद विलंबशुल्क प्रभार ऐसे कार्गो के लिए अवरोधक के रूप में कार्य करने के लिए विलंबशुल्क प्रभारों की उच्चतम दर के 200 प्रतिशत पर वसूल किए जाएंगे यदि उतराई के 24 घंटों के भीतर पत्तन से आपूर्ति नहीं की जाती है। प्रस्तावित टिप्पणी अनुमोदित की गई है।

- (ख). इसी तरह, कंटेनरयुक्त कार्गो पर विलंबशुल्क से संबंधित मौजूदा दरमानों में खंड के अधीन, पत्तन ने जोखिमपूर्ण माल के भंडारण के लिए 200 प्रतिशत प्रीमियम का प्रस्ताव किया है। कार्य दिशानिर्देशों का खंड 9.8.3 जोखिमपूर्ण कंटेनरों के प्रहस्तन तथा भंडारण पर 50 प्रतिशत तक प्रीमियम विनिर्दिष्ट करता है। इस प्रकार, पत्तन द्वारा प्रस्तावित 200 प्रतिशत प्रीमियम को दिशानिर्देश प्रावधान के अनुसार संशोधित किया गया है।
- (xL). नीलामी द्वारा बिक्री किए गए अदावाकृत/अनिकासित माल के लिए मौजूदा दरमान में निर्धारित 3 दिनों की निःशुल्क अवधि के विपरीत, पत्तन ने 90 दिनों की निःशुल्क अवधि का प्रस्ताव किया है। पीपीटी ने कहा है कि अदावाकृत/अनिकासित शुष्क बल्क कार्गो की निकासी के लिए शुरु की गई कार्रवाई प्रक्रिया के लिए प्रतिसाद बहुत निराशाजनक है, क्योंकि मौजूदा 3 निःशुल्क दिवस नीलामी में सम्पूर्ण मात्रा बिक्री को क्लियर करने के लिए बोलीदाताओं द्वारा पर्याप्त नहीं पाया गया है और बोलीदाताओं द्वारा भुगतान किए जाने वाले विलंबशुल्क प्रभार नीलाम किए गए सामान की कीमतों से बहुत अधिक हैं। इसके अलावा, बोलीदाता द्वारा प्राप्त किए जाने वाले विभिन्न निकासों में कम से कम 3 सप्ताह का समय लिया जाता है। अतः, पत्तन ने नीलामी के माध्यम से अदावाकृत/अनिकासित माल को खरीदने के लिए बोलीदाताओं को आकर्षित करने के लिए 90 दिनों की निःशुल्क अवधि ऑफर करने का प्रस्ताव किया है। पत्तन द्वारा दिये गए कारण के आधार पर तथा दिया गया है कि कार्य दिशानिर्देशों का खंड 8.6 पत्तन को यह अधिकार देता है कि वह निःशुल्क दिवसों की संख्या प्रस्तावित कर सकता है, इसलिए नीलामी द्वारा बिक्री किए गए अदावाकृत/अनिकासित माल के लिए 90 दिनों की निःशुल्क अवधि निर्धारित की गई है, जैसाकि पीपीटी द्वारा प्रस्ताव किया गया है।
- (xLi). पीपीटी ने मौजूदा टिप्पणी को हटाने का प्रस्ताव किया है जिसमें बताया गया है कि अधिक उतारे गए कार्गो के मामले में, विलंबशुल्क इस आधार पर परेषिती को अधिक उतराई की अधिसूचना के 3 दिनों की समाप्ति के बाद वसूल किया जाएगा कि इस प्रावधान का पालन करना व्यावहारिक रूप से संभव नहीं है। पत्तन द्वारा किए गए निवेदन के आधार पर तथा विचार करते हुए कि चूंकि किसी महापत्तन न्यास के दरमानों में समान टिप्पणी निर्धारित नहीं की गई है, इस खंड को हटाना अनुमोदित किया गया है।
- (xLii). लाइसेंस शुल्क के खंड के अधीन, ढके हुए तथा खुले स्थानों के आबंटन के लिए सामान्य शर्तों के अधीन टिप्पणियों में से एक में कहा गया है कि पार्टियों को आंशिक रूप से या पूर्णतः किराये पर दिये गए शैंड की लॉकिंग संबंधित नहीं होगी जैसे पत्तन को सामान का बेली बनाना जब तक कि पत्तन इसके लिए विशेष रसीद जारी नहीं करता है, इस आधार पर पत्तन द्वारा हटाये जाने का प्रस्ताव किया गया है कि ऐसी सुविधाएं पीपीटी में उपलब्ध नहीं हैं। पत्तन द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण के आधार पर, पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित टिप्पणी हटाने को अनुमोदित किया गया है।
- (xLiii). लाइसेंस शुल्क के खंड के अधीन, पीपीटी ने टिप्पणी प्रस्तावित की है कि पीपीटी के विवेकाधिकार पर, सीमाशुल्क बंध क्षेत्र के भीतर भंडारण क्षेत्र के लिए निविदा सह नीलामी की जा सकती है। इस संबंध में, भूमि नीति दिशानिर्देश, 2014 के खंड 10.1(क) का संदर्भ लिया गया है जिसमें यह विनिर्दिष्ट किया गया है कि सीमाशुल्क बंध क्षेत्र के भीतर भूमि लाइसेंस आधार पर अधिकतम 11 माह की अवधि के लिए ही दिया जाएगा तथा वह लाइसेंस प्रतिस्पर्धी निविदाएं आमंत्रित करते हुए केवल जारी किए गए निविदा-सह-नीलामी के माध्यम से ही बोली मूल्य का पता लगाया जाएगा। उक्त खंड में यह भी विनिर्दिष्ट किया गया है कि यदि जहां निविदा-सह-नीलामी संभव नहीं हो, वहां भूमि अद्यतन दरमानों पर लाइसेंस आधार पर आबंटित की जा सकती है। तथापि, निविदा-सह-नीलामी कार्यपद्धति को रिसोर्ट किए बिना भूमि का आबंटन शुरुआती तौर पर इस्तेमाल किया जा सकता है। पत्तन द्वारा प्रस्तावित नोट को भूमि नीति दिशानिर्देश, 2014 में विनिर्दिष्ट के अनुसार देखा गया है और इसलिए अनुमोदित किया गया है। तथापि, पीपीटी से यह देखने का अनुरोध है कि पीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित विवेकाधिकार ऐसे अवसरों के अधीन होगा जहां भूमि का आबंटन निविदा-सह-नीलामी के माध्यम से संभव नहीं हो, जैसाकि 2014 के भूमि नीति दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट किया गया है।
- (xLiv). (क). दंडात्मक लाइसेंस शुल्क की वसूली से संबंधित खंड के अधीन, पीपीटी ने इस आशय की नई टिप्पणी शामिल की है कि कार्गो की पहली उतराई की तारीख से गणना की जाएगी, ताकि स्पष्टता आ सके। चूंकि प्रस्तावित टिप्पणी स्पष्टता देती है कि कब से दंडात्मक लेवी वसूली की जाएगी, इसलिए प्रस्तावित टिप्पणी अनुमोदित की गई है। तथापि, अस्पष्टता से बचने के लिए, टिप्पणी को संशोधित करने का प्रस्ताव किया गया है ताकि यह कहा जा सके कि दिनों की गणना कार्गो की पहली उतराई के दिन से की जाएगी।
- (ख). इसी खंड के अधीन, पीपीटी ने इस आशय की दूरी टिप्पणी शामिल की है कि 90 दिनों के बाद की अवधि के मामले में, शुल्क 30 दिनों के आधार पर संग्रहीत किए जाते हैं और 30 दिनों से कम विराम के मामले में, देयताएं अधिग्रहण के वास्तविक दिवस पर परिकलित की जाती हैं।
- पत्तन से विशिष्ट अनुरोध किए जाने के बावजूद, पीपीटी ने उक्त टिप्पणी प्रस्तावित करने के लिए कारण नहीं बताया है। इस टिप्पणी के पढ़ने से, यह दिखाई देता है कि 30 दिनों के पहले स्लैब (90 दिनों के बाद), दंडात्मक लाइसेंस शुल्क सम्पूर्ण 30 दिनों के लिए वसूली करने की बजाय कार्गो के विराम के वास्तविक दिनों पर वसूलीयोग्य है। 30 दिनों से कम के लिए कार्गो विरामों के मामले में, 120 दिनों के बाद, पत्तन ने कार्गो के विराम के दिनों की संख्या की बजाय सम्पूर्ण 30 दिनों के लिए दंडात्मक लाइसेंस शुल्क वसूल करने का प्रस्ताव किया दिखाई देता है। यह एक अवरोधक के तौर पर काम करने के साथ-साथ उपयोगता को संकेत देगा कि 30 दिनों के पहले स्लैब (90 दिनों के बाद) के लिए उपलब्ध राहत 30 दिनों के अनुवर्ती स्लैबों के लिए उपलब्ध नहीं होगी।
- (xLv). मौजूदा दरमान विभिन्न कार्गो प्रहस्तन उपस्कर अर्थात् लोकोमोटिव्स, विभिन्न आकारों के मोबाइल क्रेन, विभिन्न आकारों की घाट क्रेन, फोर्कलिफ्ट ट्रक, पे-लोडर, बुलडोजर, घाट क्रेन के लिए ग्रैब अटैचमेंट आदि के लिए किराया प्रभार निर्धारित करते हैं। विशेष अनुरोध किए जाने के बावजूद, पीपीटी ने प्रस्तावित हटाये जाने का कारण स्पष्ट नहीं किया है। यह अनुमान लगाया गया है कि उक्त उपस्कर पीपीटी में उपयोग नहीं किए जा रहे हैं और कि इसलिए, पीपीटी ने उक्त उपस्कर के लिए किराया प्रभारों को हटाने का प्रस्ताव किया है। विचार करते हुए कि उपयोगताओं ने विभिन्न उपस्कर के लिए किराया प्रभारों का प्रस्तावित हटाया जाने पर कोई आपत्ति नहीं उठाई है, ऊपर सूचीबद्ध उपस्कर के लिए किराया प्रभारों को हटाये जाने के लिए पीपीटी का प्रस्ताव अनुमोदित किया गया है।

- (xLvi). यह याद किया जाए कि इस प्राधिकरण ने किसी सेवा प्रदाता विशेष के संदर्भ के बिना सामान्य तौर पर लागू किए जाने के लिए अपने आदेश सं. टीएमपी/30/2014-पीपीटी दिनांक 28 नवम्बर 2014 द्वारा पीपीटी में हारबर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) के उपयोग के लिए अधिकतम प्रशुल्क निर्धारित किया था। यह आदेश 5 जनवरी 2015 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था और आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद अर्थात् 4 फरवरी 2015 से लागू हुआ था जो तीन वर्षों की अवधि अर्थात् 3 फरवरी 2018 तक लागू है। पीपीटी ने इस आधार पर अपने प्रस्तावित दरमानों में एचएमसी प्रशुल्क शामिल नहीं किया है कि कई एचएमसी को बाहर कर दिया गया है और कि इन दरों की वैधता पीपीटी के सामान्य संशोधन मामले में अब अनुमोदित दरमानों के समान नहीं है। विचार करते हुए कि एचएमसी के लिए दरों को मौजूदा दरमानों में शामिल किया गया है, प्रस्तावित दरमान भी उक्त प्रभारों को शामिल करते हैं। इसके अलावा, अनुमोदित दरमान में एक टिप्पणी निर्धारित की गई है कि निर्धारित एचएमसी दरें 3 फरवरी 2018 तक वैध रहेंगी। पीपीटी को सलाह दी जाती है कि एचएमसी के लिए दरों की समीक्षा हेतु पहले ही प्रस्ताव दाखिल करें।
- (xLvii). मौजूदा दरमान में विभिन्न पोत संबंधित प्रभारों अर्थात् बर्थ किराया, पत्तन देयताएं एवं पाइलटेंज एवं लैश बाजों/पोत पर टोवेज प्रभारों की वसूली से संबंधित मौजूदा टिप्पणियां इस आधार पर पीपीटी द्वारा हटाये जाने के लिए प्रस्तावित की गई है कि लैश जलयानों को हटा दिया गया है और पिछले 15 वर्षों में पीपीटी में नहीं आए हैं। पीपीटी द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण के मद्देनजर, पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित मौजूदा टिप्पणियों को हटाया जाना अनुमोदित किया गया है।
- (xLviii). भंडारगृह/अंतरण शैड में धर्मकांटों/भार मानों के उपयोग के लिए मौजूदा भारतोलन प्रभारों को इस आधार पर प्रस्तावित दरमान में पीपीटी द्वारा हटाये जाने का प्रस्ताव किया गया है कि भंडारगृह/अंतरण शैडों में धर्मकांटा नहीं है। पत्तन द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण के आधार पर, प्रस्तावित हटाया जाना अनुमोदित किया गया है।
- (xLix). इस प्राधिकरण ने 20 सितम्बर 2016 दो वर्षों की अवधि के लिए आरओ-आरओ जलयान के माध्यम से वाहनों के तटीय परिवहन हेतु पोत संबंधित प्रभारों तथा कार्गो संबंधित प्रभारों पर 80 प्रतिशत छूट प्रदान किए जाने से संबंधित एक सामान्य आदेश सं. टीएमपी/4/2004-सामान्य दिनांक 25 अक्टूबर 2016 पारित किया था। पीपीटी द्वारा अपने दरमानों में उक्त टिप्पणी शामिल की गई है।
- (L). इस प्राधिकरण ने अपने आदेश सं. टीएमपी/55/2016-पीपीटी दिनांक 08 फरवरी 2017 द्वारा लौह अयस्क प्रहस्तन संयंत्र (आईओएचपी) में प्रहस्तित लौह अयस्क गुट्टिकाओं के लिए रु. 70/- प्रति टन के लेबर अधिभार की वसूल अनुमोदित की है और आदेश सं. टीएमपी/31/2016-पीपीटी दिनांक 08 फरवरी 2017 द्वारा आईओएचपी में प्रहस्तित ताप कोयले के लिए रु. 120/- प्रति टन के लेबर अधिभार की वसूली अनुमोदित की है। यह याद किया जाए कि उक्त लेवी सीएफएंडएच कामगारों के एसएसपी के लिए खर्च रु. 176 करोड़ की राशि की क्षतिपूर्ति करने के लिए पत्तन को समर्थ बनाने के लिए अनुमोदित की गई है। इस स्थिति के मद्देनजर, जैसाकि ऊपर उल्लिखित आदेशों में इस प्राधिकरण द्वारा पहले ही सलाह दी गई है, पीपीटी को इस संबंध में अलग खाता व्यवस्थित करने की सलाह दी गई है और पीपीटी द्वारा एक बार में सम्पूर्ण राशि वसूल करने से रोका गया है। इसके अलावा, पीपीटी को सलाह दी जाती है कि पीपीटी के प्रशुल्क की अगली समीक्षा के समय इस संबंध में लेखापरीक्षित लेखा प्रस्तुत करें।
- (Li). महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अधीन पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी नीति निदेश के आधार पर, इस प्राधिकरण ने अपने आदेश सं. टीएमपी/33/2014-सामान्य दिनांक 17 जुलाई 2014 द्वारा अंतरलदाई स्थान पर अंतरलदाई किए गए कार्गो से संबंधित प्रावधान निर्धारित किये हैं। पीपीटी द्वारा अपने प्रस्तावित दरमानों में उक्त प्रावधानों को शामिल किया गया है।
- (Lii). पीपीटी ने आरओ-आरओ परिचालन के माध्यम से उतारे अथवा चढ़ाये जाने वाले ऑटोमोबाइल्स के मामले में रु. 1000/- प्रति इकाई की दर वसूल किये जाने का प्रस्ताव किया है। पीपीटी ने बताया है कि इसने आरओ-आरओ परिचालन के माध्यम से कार/ऑटोमोबाइल आदि की कुछ लदाई/उतराई परिकल्पित की है और किसी दर के अभाव में, यह दरों की वसूली करने की स्थिति में नहीं होगा। पीपीटी ने यह भी कहा है कि ऐसे परिचालन से सृजित किया जाने वाला राजस्व नगण्य होगा। विशिष्ट अनुरोध किए जाने के बावजूद, पीपीटी ने उक्त प्रस्तावित दर पर पहुंचने के लिए कोई आधार नहीं बताया है। विचार करते हुए कि भविष्य में आरओ-आरओ परिचालनों के माध्यम से कारों/ऑटोमोबाइल्स के प्रहस्तन का अनुमान लगाया है और प्रशुल्क नीति, 2015 में प्रभार निर्धारित करने के लिए पत्तन को उपलब्ध अधिकार के मद्देनजर, इसके द्वारा प्रस्तावित दर की वैधता पर पत्तन के न्यायनिर्णय पर विश्वास करते हुए, प्रस्तावित दर अनुमोदित की गई है।
- (Liii). पीपीटी ने किसी कार्गो/कंटेनर परिचालन के लिए वसूल किए जाने के लिए रु. 200/- प्रति इकाई की घाटशुल्क दर का प्रस्ताव किया है, यदि किसी पोत को कोई हैच कवर/पोन्टून उतारना/दोबारा चढ़ाना होता है। पीपीटी ने बताया है कि समय-समय पर, कुछ कंटेनर फीडर जलयान तथा परियोजना कार्गो जलयान पत्तन में हैच कवरों/पोन्टूनों की उतराई और पुनः लदाई करते हैं, इसमें समय, मैनपावर तथा अवसंरचना शामिल होती है। चूंकि मौजूदा दरमान इस पहलू के लिए कोई दर निर्धारित नहीं करता है, पीपीटी ने उपर्युक्त दर का प्रस्ताव किया है। पीपीटी ने यह भी कहा है कि ऐसे परिचालन से सृजित किया जाने वाला राजस्व नगण्य होगा। विशेष अनुरोध किये जाने के बावजूद, पीपीटी ने उक्त प्रस्तावित दर पर पहुंचने के लिए कोई आधार नहीं बताया है। विचार करते हुए कि परिचालन केवल कभी-कभी ही किया जाता है और प्रशुल्क नीति, 2015 में उपलब्ध अधिकार को ध्यान में रखते हुए, पत्तन द्वारा प्रभार निर्धारित करने के लिए, प्रस्तावित दर, इसके द्वारा प्रस्तावित दर की वैधता पर पत्तन के न्यायनिर्णय पर विश्वास करते हुए, अनुमोदित की गई है।
- (Liv). पीपीटी ने इस आधार पर भंडारगृह जोन के लिए साइडिंग प्रभार रु. 4.25 प्रति मी.ट. और अन्य साइडिंग के लिए रु. 4.00 प्रति मी.ट. प्रस्तावित किया है कि साइडिंग प्रभार रेलवे बोर्ड द्वारा अनुमोदित/संशोधित नहीं की गई है। प्रस्तावित प्रावधान में यह भी कहा गया है कि साइडिंग प्रभारों में दो पक्षों के अधिकतम के लिए रैकों के स्थानांतरण के लिए अतिरिक्त शॉटिंग प्रभार शामिल है और रु. 2000/- की राशि प्रत्येक अतिरिक्त स्थापन के लिए वसूल की जाएगी। पीपीटी ने बताया है कि साइडिंग प्रभार की वसूली पीपीटी के 13 दरमानों का हिस्सा है परन्तु 27 मार्च 200 को इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश के कारण 2011 के दरमानों में इस प्राधिकरण द्वारा भूलवश छोड़ दिया गया था। इस संबंध में, प्रशुल्क आदेश सं. टीएमपी/60/2005-पीपीटी दिनांक 27 मार्च 200 का संदर्भ लिया गया है, जिसमें पीपीटी के विचारों को लेने के बाद, इस प्राधिकरण ने पीपीटी के दरमानों से तत्कालीन अध्याय V - रेलवे प्रभार की अधिसूचना को समाप्त कर दिया था जोकि इस आधार पर अक्टूबर 2007 के

आदेश द्वारा प्रारंभ में अनुमोदित किया गया था कि रेलवे बोर्ड द्वारा मंजूर किए गए रेलवे प्रभार इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित नहीं किए जा सकते। अब प्रचलित स्थिति मार्च 200 में उस समय समय प्रचलित स्थिति से भिन्न नहीं है। अतः पत्तन का प्रस्ताव अनुमोदित नहीं किया गया है।

(Lv). पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) से संप्रेषण के आधार पर, पीपीटी सहित महापत्तन न्यासों से इस प्रकार रक्षा भंडारों के लिए घाटशुल्क दरों को लागू करने के संबंध में उनके तत्संबंधी दरमान में उपयुक्त टिप्पणी निर्धारित करने का अनुरोध किया गया था कि निर्धारित दरों को लागू करने पर उपयोक्ताओं में दिमाग में कोई अस्पष्टता नहीं हो। पीपीटी ने अपने दरमानों में 'रक्षा भंडारों' के लिए घाटशुल्क दर निर्धारित नहीं की है। पत्तन को यह सलाह दी जाती है कि इस संबंध में, भारत के राजपत्र में पारित आदेश की अधिसूचना की तारीख से 3 महीनों के भीतर, एक टिप्पणी निर्धारित करने के लिए प्रस्ताव लेकर आए।

(Lvi). एमओएस ने अपने पत्र सं. पीडी-25021/7/2015-पीडी.1 दिनांक 16 अप्रैल 2015 द्वारा सभी महापत्तन न्यासों को आयात सामान्य विनिहित (आईजीएम) अथवा निर्यात सामान्य विनिहित (ईजीएम) में कार्गो रूप में विनिहित पोत पर घाटशुल्क प्रभारों के संबंध में टीएएमपी पत्र सं. टीएएमपी/53/2002-विविध दिनांक 25 मार्च 2015 का अनुसरण करने का निदेश दिया था। चूंकि पीपीटी ने प्रासंगिक नोट शामिल नहीं किया है, इस आशय की टिप्पणी कि पत्तन में अपने प्रथम नौप्रस्थान पर आने वाले पोत, जो सीमाशुल्क अधिनियम, 162 के प्रयोजनों के लिए आयात सामान्य विनिहित अथवा निर्यात सामान्य विनिहित में कार्गो रूप में घोषित किए गए हैं, कार्गो नहीं माने जाएंगे और ऐसे पोतों पर घाटशुल्क वसूल नहीं किया जाएगा, यदि पोत पत्तन में अपने स्टीम पर नहीं आते हैं और अपने स्वयं के स्टीम पर पत्तन सीमाओं से नौप्रस्थान करते हैं। तथापि, जब पत्तन सीमाओं के भीतर पोतों की लदाई अथवा उतराई की जाती है तो ऐसे पोतों पर घाटशुल्क देय होगा जिसे पीपीटी के दरमान में शामिल किया गया है, जैसाकि अन्य महापत्तन न्यासों के दरमानों में निर्धारित किया गया है।

(Lvii). प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 4.1 के अनुसार, (i). पूर्व प्रशुल्क आदेशों में टीएएमपी द्वारा मूल्यांकित अतिरिक्त अधिशेष जो असमायोजित रह गए हो पत्तन न्यास द्वारा यथा अपेक्षित किसी निधि में महापत्तन न्यासों द्वारा स्थानांतरित किया जाएगा, और, इसके अलावा (ii). इस नीति के अधीन निर्धारित नए दरमानों के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख तक मौजूदा दरमानों के लागू होने की अवधि के दौरान महापत्तन न्यासों को उपार्जित होने वाला अतिरिक्त अधिशेष, यदि कोई हो, मूल्यांकित किया जाना चाहिए और सामान्य आरक्षित में स्थानांतरित किया जाना चाहिए तथा पत्तन अवसंरचना सुविधाओं के विकास, सृजन और/अथवा आधुनिकीकरण के प्रयोजन के लिए निधियों का इस्तेमाल किया जाना चाहिए।

वर्ष 2011 में पीपीटी के पिछले सामान्य संशोधन आदेश में, सभी कार्गो प्रहस्तन प्रभारों पर कटौती की गई थी और अन्य प्रभारों में यथास्थिति बनाये रखी गई थी। इस प्रकार, पूर्व प्रशुल्क आदेशों का कोई असमायोजित अतिरिक्त अधिशेष नहीं है।

वर्ष 2011-12 से 2016-17 के लिए, पीपीटी से अपेक्षा की जाती है कि, वित्तीय वर्ष 2016-17 के लिए लेखाओं को अंतिम रूप देने के बाद, वास्तविक कुल अधिशेष/घाटे का मूल्यांकन करें और अधिशेष, यदि कोई हो, के मामले में प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 4.1 में निर्धारित प्रावधान का पालन करें तथा स्थिति के बारे में इस प्राधिकरण को सूचित भी करें।

(Lviii). प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 3.1 के अनुसार, महापत्तन न्यास औसत जलयान बर्थ दिवस आउटपुट के तौर पर कार्गो संबंधित सेवाओं, कंटेनर प्रहस्तन के मामले में औसत फेरे प्रति घंटा के लिए कार्यनिष्पादन मानक बनाएगा। पोत साइड सेवाओं के लिए, पत्तन पोतों के औसत वापसी समय तथा पोतों के औसत पूर्व-बर्थिंग समय और अन्य पैरामीटर जोकि पत्तन द्वारा प्रासंगिक पाया गया है, के रूप में कार्यनिष्पादन मानक निर्धारित करेगा। पीपीटी ने मुख्य कार्गो/पोत समूहों के मामले में टनों/दिन में औसत जलयान बर्थ दिवस आउटपुट के रूप में कार्गो संबंधित सेवाओं के लिए कार्यनिष्पादन मानक बनाये हैं। पीपीटी ने पोतों के औसत वापसी समय तथा पोतों के औसत पूर्व-बर्थिंग समय के रूप में भी कार्यनिष्पादन मानकों का प्रस्ताव किया है। प्रशुल्क नीति 2015 कार्यनिष्पादन मानकों का प्रस्ताव करने के लिए किसी पद्धति या आधार निर्धारित नहीं करती है। पीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक दरमान के साथ निर्धारित किए गए हैं।

(Lix). प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.8 के अनुसार, दरमान को 1 जनवरी 2014 तथा प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले भारत सरकार द्वारा घोषित थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में 100 प्रतिशत भिन्नता की सीमा तक मुद्रास्फीति से प्रतिवर्ष सूचकांकित किया जाएगा और समायोजित सूचकांकित दरमान प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से आगामी वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी रहेगा। इसके अलावा, प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.8 के साथ पठित प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 3.2 के अनुसार, डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से दरमान में वार्षिक सूचकांकन महापत्तन न्यासों द्वारा प्रतिबद्ध कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि के अधीन लागू है। यदि पत्तन विशेष कार्यनिष्पादन मानक पूरे नहीं करता है तो अगले वर्ष सूचकांकन की अनुमति नहीं दी जाएगी। वर्तमान मामले में यह बताना प्रासंगिक है कि वर्ष 2016-17 के लिए सूचकांकन एआरआर परिकलन में पहले ही सुविचारित किया जा चुका है तथा दरमान तैयार किया गया है। इस प्रकार दरमान में अगला वार्षिक सूचकांकन वर्ष 2017-18 में कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि तथा मुद्रास्फीति सूचकांक में वृद्धि के अधीन 1 अप्रैल 2018 से लागू किया जाएगा। ऐसी स्थिति में, दरमान में इस आशय की टिप्पणी शामिल की गई है कि इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमान इस प्राधिकरण द्वारा घोषित किए जाने वाले डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से स्वतः वार्षिक सूचकांकन के अधीन है। वार्षिक सूचकांकन हमारे द्वारा घोषित मुद्रास्फीति सूचकांक में वृद्धि के अधीन है और पीपीटी दरमान के साथ अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानक अर्जित करता रहेगा। यदि दरमान में निर्धारित कार्यनिष्पादन मानक अर्जित नहीं किए जाते हैं तो वर्ष विशेष में दरमान में सूचकांकन नहीं किया जाएगा। प्रशुल्क नीति 2015 विनिर्दिष्ट करती है कि दरमान में वार्षिक सूचकांकन कार्यनिष्पादन मानकों की उपलब्धि के अधीन स्वतः ही होगा। इसके लिए महापत्तन न्यासों को इस प्राधिकरण का रुख करने की आवश्यकता नहीं होगी। पारदर्शिता बनाये रखने के लिए, पत्तन को सलाह दी जाती है कि कैलेंडर वर्ष की समाप्ति के एक माह के भीतर पत्तन द्वारा प्रतिबद्ध स्तर पर इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानकों के सापेक्ष 1 जनवरी से 31 दिसम्बर अवधि के लिए अर्जित कार्यनिष्पादन मानक संबंध उपयोक्ताओं एवं इस प्राधिकरण को घोषित किए जाएं। यदि इस प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानक पत्तन द्वारा अर्जित किए जाते हैं, तो पत्तन इस प्राधिकरण द्वारा घोषित डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से इस दरमान में निर्धारित दरों को स्वतः ही सूचकांकित कर सकता है और सूचकांकित दरमान प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से लागू कर सकता है। पीपीटी द्वारा सूचकांकित दरमान के बारे में पत्तन द्वारा संबंध उपयोक्ताओं तथा इस प्राधिकरण को सूचित किया जाएगा।

- 12.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, तथा सामग्र विचार-विमर्श के आधार पर, कार्यनिष्पादन मानक शामिल करते हुए **अनुबंध** रूप में संलग्न पीपीटी के संशोधित दरमान अनुमोदित करता है।
- 12.2. मौजूदा दरमानों की वैधता 30 सितम्बर 2017 तक विस्तारित की गई है। चूंकि पीपीटी के मौजूदा दरमानों में प्रशुल्क में यथास्थिति बनाये रखी गई है इसलिए संशोधित दरमान 01 अक्टूबर 2017 से लागू होगा और 31 मार्च 201 तक लागू रहेगा। प्रदत्त अनुमोदन उसके बाद स्वतः ही समाप्त हो जाएगा जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से विस्तार नहीं किया जाता है।
- 12.3. पीपीटी ने मुख्य कार्गो समूहों के लिए टनों/दिन में औसत जलयान बर्थ दिवस आउटपुट के रूप में कार्गो संबंधित सेवाओं के लिए कार्यनिष्पादन मानक प्रतिबद्ध किए हैं। पीपीटी ने पोतों के औसत वापिसी समय और पोतों के औसत पूर्व-बर्थिंग समय के रूप में भी कार्यनिष्पादन मानकों का प्रस्ताव किया है।
- 12.4. प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 2.8 में यथा दिए गए दरमान के सूचकांकन को प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 3.2 के साथ पढ़ा जाए। यदि पीपीटी कार्यनिष्पादन मानकों को पूरा नहीं करता है तो सूचकांकन अगले वर्ष के लिए पात्र नहीं होगा।
- 12.5. प्रशुल्क नीति 2015 के खंड 7.1 के अनुसार, पीपीटी अपने प्रत्येक बर्थ के लिए कार्गो यातायात, जलयान बर्थ दिवस आउटपुट, जलयानों का औसत वापिसी समय, औसत पूर्व-बर्थिंग प्रतीक्षा समय एवं वसूल किये गए प्रशुल्क पर वार्षिक रिपोर्टें इस प्राधिकरण को भेजेगा। वार्षिक रिपोर्टें प्रत्येक वर्ष की समाप्ति के बाद 60 दिनों के भीतर पत्तन द्वारा जमा की जाएंगी। इस प्राधिकरण को कोई अन्य सूचना अपेक्षित होगी तो वह भी समय-समय पर इस प्राधिकरण को भेजी जाएगी।
- 12.6. कार्य दिशानिर्देशों के खंड 4 के अनुसार, यह प्राधिकरण प्रशुल्क नीति, 2015 के खंड 7.1 के अधीन पीपीटी से उसे प्राप्त सभी सूचना अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा। तथापि, यह प्राधिकरण ऐसे प्राप्त कुछ आंकड़ों/सूचना को प्रकाशित नहीं किए जाने के बारे में पीपीटी से अनुरोध प्राप्त होने पर विचार करेगा जोकि वाणिज्यिक दृष्टि से संवेदनशील होंगे। ऐसे अनुरोधों के साथ प्रश्नाधीन आंकड़ों/सूचना की वाणिज्यिक संवेदनशीलता के बारे में विस्तृत औचित्य और ऐसे प्रकाशन पर उनके राजस्व/परिचालन पर पड़ने वाले संभावित प्रतिकूल प्रभाव के बारे में जानकारी देनी होगी। इस संबंध में प्राधिकरण का निर्णय अंतिम होगा।
- 12.7. (क). यदि अभिलेख में कोई त्रुटि पाई जाती है तो भारत के राजपत्र में पारित आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों के भीतर पर्याप्त औचित्य/कारण देते हुए, पीपीटी निर्धारित प्रशुल्क की समीक्षा के लिए इस प्राधिकरण का रुख कर सकता है।
- (ख). इसके अलावा, पीपीटी, किन्हीं अन्य औचित्यपरक कारणों से, भारत के राजपत्र में पारित आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों के भीतर पर्याप्त औचित्य/कारण देते हुए निर्धारित प्रशुल्क की समीक्षा के लिए इस प्राधिकरण का रुख कर सकता है।

टी.एस. बालासुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./292/17]

अनुबंध

**पारादीप पत्तन न्यास
दरमान
अध्याय- I**

1.1. परिभाषाएं — सामान्य

इस दरमान में, जब तक कि संदर्भ अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी:

- (i). **“बोर्ड”** का आशय पारादीप पत्तन न्यास के न्यासी बोर्ड होगा।
- (ii). **“तटीय पोत”** का आशय सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से विनियुक्त पोत होगा।
- (iii). **“कोल्ड मूव”** का आशय प्रचालन में मुख्य इंजनों के बिना पोतों के संचलन होगा।
- (iv). **“दिवस”** का आशय प्रातः 6 बजे से अगले दिन प्रातः 6 बजे से है, जब तक कि इस संदर्भ में अन्यथा विनिर्दिष्ट नहीं होगा।
- (v). **“विलंबशुल्क”** का आशय दरमानों में यथा विनिर्दिष्ट निःशुल्क अवधि के बाद पत्तन अंतरण क्षेत्र के भीतर कार्गो के भंडारण के लिए देय प्रभार होगा और इसमें लाइसेंस/पट्टा आधार पर पत्तन उपयोक्ता को आबंटित क्षेत्र में भंडारित कार्गो शामिल नहीं होगा जिसके लिए उपयोक्ता को दरमान और/अथवा उसके आबंटन शर्तों के अनुसार लाइसेंस शुल्क अदा करने होते हैं।
- (vi). **“प्रवेश”** का आशय पत्तन सीमाओं में प्रवेश होगा।
- (vii). **“विदेशी पोत”** का आशय तटानुगामी पोत से इतर पोत होगा।
- (viii). **“पूर्ण कंटेनर भार” (एफसीएल)** का आशय पोत के विनिर्दिष्ट में एक परेषिती से संबंधित कंटेनरयुक्त कार्गो होगा।
- (ix). **“जोखिमपूर्ण कंटेनर”** का आशय इंटरनेशनल मेरीटाइम लेन्जरस गुड्स (आईएमडीजी) कोड/आईएमओ में यथा परिभाषित कोई कार्गो होगा।
- (x). **“जोखिमपूर्ण कंटेनर”** का आशय आईएमओ के अधीन यथा वर्गीकृत जोखिमपूर्ण सामान वाले कंटेनर से होगा।
- (xi). **“अवकाश दिवस”** का आशय प्रबंधन द्वारा अधिसूचित दिवसों से है जिस पर पत्तन न्यास के कार्यालय बन्द रहेंगे।
- (xii). **“एक कंटेनर भार से कम” (एलसीएल)** का आशय पोत के विनिर्दिष्ट में एक से अधिक परेषिती से संबंधित कार्गो वाले कंटेनर होगा।
- (xiii). **“पत्तन”** का आशय पारादीप पत्तन होगा।

- (xiv). “पत्तन प्रबंधन” का आशय पारादीप पत्तन न्यास के अध्यक्ष अथवा अध्यक्ष के प्राधिकार के अधीन कार्यरत किसी अन्य अधिकारी से होगा।
- (xv). “प्रशीतन कंटेनर” का आशय नाशवान वस्तुओं के परिवहन के लिए प्रयुक्त, अपेक्षित तापमान बनाए रखने के लिए बिजली आपूर्ति के प्रावधान के साथ, प्रशीतित कंटेनर होगा।
- (xvi). “लौह अयस्क/लौह अयस्क गुडिका/कन्स्ट्रेंट्स के लिए प्लॉटों की आरक्षित कीमत” का अर्थ होगा एक मामले में डिस्कवर की गई एच-1 कीमत अनुवर्ती निविदा की ‘आरक्षित कीमत’ के रूप में निर्धारित की जाएगी और यह प्रक्रिया उपयोक्ताओं द्वारा समय-समय पर ऑफर की गई उत्तम कीमतों को डिराइव करने के लिए जारी रहेगी। तथापि, पारादीप पत्तन न्यास को बाजार परिस्थिति पर निर्भर करते हुए उपर्युक्त प्रक्रिया की समीक्षा करने की स्वतंत्रता है।
- (xvii). “पाली” का आशय आठ घंटों की अवधि होगी। पत्तन के प्रचालन के लिए प्रथम पाली प्रातः 6 बजे से अपराह्न 2 बजे, दूसरी पाली अपराह्न 2 बजे से रात्रि 10 बजे और तीसरी पाली रात्रि 10 बजे से अगले दिन प्रातः 6 बजे तक है।
- (xviii). “शट आउट कार्गो” का अर्थ होगा पत्तन में रखा रह गया निर्यात कार्गो जो पोत के बोर्ड पर नहीं चढ़ाया गया हो जिसके लिए यह पत्तन में प्राप्त हुआ था।
- (xix). “स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन” का अर्थ होगा जलयान के बोर्ड पर संयुक्त गतिविधि जिसमें पत्तन में पोतों के बोर्ड पर किसी रूप में कार्गो की लदाई तथा उतराई एवं स्टोवेज शामिल है एवं तट पर कार्गो का प्रहस्तन जिसमें हुक प्वाइंट को/से कार्गो व्यवस्थित तथा प्राप्त करना, घाट से स्टेक यार्ड तक अंतर मोडल परिवहन और विलोमतः एवं वैगनों/ट्रकों से/को कार्गो की प्राप्ति और डिलीवरी शामिल है।
- (xx). “टीईयू” का अर्थ होगा कंटेनर के बीस फीट समकक्ष इकाई और एफईयू का अर्थ चालीस फीट समकक्ष इकाई।
- (xxi). “पोतांतरण” का आशय ऐसा कोई कार्गो जो मूल रूप से पारादीप के पत्तन के लिए विनिर्दिष्ट नहीं हो, परंतु पारादीप में उतारा जाता है और बाद में अन्य पत्तनों को पुनः नौभरित किया जाता है।
- (xxii). “पोतांतरण कंटेनर” का आशय किसी ऐसे कंटेनर से होगा जो एक पोत से उतारा जाता है, यार्ड में भंडारित किया जाता है और सड़क, रेल अथवा किसी अन्य पोत के माध्यम से समुद्र द्वारा परिवहन किया जाता है।
- (xxiii). “पोत” का आशय एमपीटी अधिनियम, 1963 के अधीन यथा परिभाषित के समान अर्थ से होगा।
- (xxiv). “घाटशुल्क” का अर्थ होगा पत्तन सीमा तथा पहुंचमार्गों के भीतर उतारे गए अथवा चढ़ाये गए अथवा पोतांतरित किए गए अथवा घाट/जेट्टी/लंगरगाह/अंतरलदाई प्वाइंट जेट्टी के माध्यम से गुजरने वाले सभी कार्गो/कंटेनर पर वसूलीयोग्य मूल देयताएं।

1.2. सामान्य निबंधन और शर्तें

- (i). पोत की स्थिति, जैसाकि सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा उसके प्रमाणीकरण द्वारा वर्णित है, पोत संबद्ध प्रभार लगाने के प्रयोजनार्थ ‘तटीय’ अथवा ‘विदेशगामी’ श्रेणी में वर्गीकृत करने का निर्णायक कारक होगी और कार्गो की प्रकृति अथवा उसकी उत्पत्ति की इस प्रयोजनार्थ कोई संगतता नहीं होगी।
- (ii) (I) (क). **पोत संबंधित प्रभारों (वीआरसी) की वसूली के लिए पोत के वर्गीकरण की प्रणाली**
- (क). भारतीय ध्वज वाला विदेशगामी पोत, जिसके पास सामान्य व्यापार लाइसेंस है, सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय पोत में परिवर्तित हो सकता है। ऐसे पोत जो भारतीय पत्तन में उसकी प्रथम पत्तन आगमन पर सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित होता है, जब तक यह भारतीय तट पर नहीं पहुंचता है, किसी और सीमाशुल्क परिवर्तन की आवश्यकता नहीं होगी।
- (ख). विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत महानिदेशक नौवहन द्वारा जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय पोत के रूप में परिवर्तन कर सकता है।
- (ख). **रियायती तटीय दर तथा विदेशी दर पर पोत संबंधित प्रभारों (वीआरसी) की वसूली हेतु मानदंड**
- (i). ऐसे परिवर्तन के मामलों में लदान करने वाले पत्तन द्वारा पोत के तटीय सामग्रियों का लदान प्रारंभ करने के समय से तटीय दरें वसूल की जाएंगी।
- (ii). ऐसे परिवर्तन के मामले में तटीय दरें केवल तब तक प्रभावी होंगी, जब तक पोत तटीय कार्गो का उतराई प्रचालन पूरा करता है, उसके तत्काल बाद विदेशगामी दरें उतराई पत्तन द्वारा वसूल की जाएंगी।
- (iii). महानिदेशक, नौवहन से प्राप्त तटीय लाइसेंस वाले नियत भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों के हकदार होने के लिए अन्य दस्तावेज की अपेक्षा नहीं होगी।
- (iii). (II). **रियायती तटीय दर पर कार्गो संबंधित प्रभारों (सीआरसी) की वसूली हेतु मानदंड**

- (i). विश्वव्यापी तथा तटीय परिचालन के लिए जारी किए गए सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस वाले विदेशगामी भारतीय पोत प्रहस्तन प्रभारों (एचससी) के मामले में अर्थात् जलयान से तट स्थानांतरण और निम्नलिखित परिदृश्य में घाटशुल्क सहित घाट से/को भंडारण यार्ड और विलोमतः तटीय दरें लागू की जाएंगी:
- (क). तटीय चालन में परिवर्तित और किसी भारतीय पत्तन से तटीय कार्गो की ढुलाई करना और किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गंतव्यित करना।
- (ख). तटीय चालन में * अपरिवर्तित परन्तु किसी भारतीय पत्तन से तटीय कार्गो की ढुलाई करना और किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गंतव्यित करना।
- *केंद्रीय उत्पाद एवं सीमाशुल्क बोर्ड का परिपत्र सं. 15/2002-सी. दिनांक 25 फरवरी 2002 बिना किसी सीमाशुल्क परिवर्तन के भारतीय ध्वज वाले विदेशगामी पोतों में एक भारतीय पत्तन से भारत में दूसरे पत्तन तक तटीय कार्गो की ढुलाई की अनुमति देता है।
- (ii). जहाजरानी महानिदेशक द्वारा जारी किए गए विनिर्दिष्ट अवधि अथवा नौप्रस्थान के लिए लाइसेंस और सीमाशुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित विदेशी ध्वज वाले पोत के मामले में, किसी भारतीय पत्तन से लादा गया तथा किसी अन्य भारतीय पत्तन के लिए गंतव्यित तटीय कार्गो/कंटेनर तटीय कार्गो/कंटेनर के लिए लागू दर पर वसूल किया जाएगा।
- (iv). (क). सभी डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क भारतीय रिजर्व बैंक द्वारा अधिसूचित संदर्भ दर अथवा भारतीय स्टेट बैंक द्वारा अधिसूचित बाजार खरीद दर, जैसा भी समय-समय पर विनिर्दिष्ट किया जाए, पर इसके भारतीय रुपयों के समकक्ष में डॉलर रूप में प्रभारों के परिवर्तन के बाद भारतीय रुपयों में वसूल किए जाएंगे।
- (ख). पत्तन सीमाओं में पोत के प्रवेश का दिन ऐसे परिवर्तन के लिए दिन रूप में गिनती किया जाएगा। कंटेनरों पर प्रभारों के मामले में, आयात कंटेनरों के मामले में पोत के प्रवेश के दिन और निर्यात कंटेनरों के मामले में पत्तन में कंटेनरों के आगमन के दिन ऐसे परिवर्तन के लिए दिन रूप में गिनती किया जाएगा।
- (v). विनियम दर की नियमित समीक्षा लम्बी अवधि के लिए पत्तन में रुकने वाले पोतों के मामले में आगमन की तारीख से 30 दिनों में एक बार की जाएगी। बिल तैयार करने का आधार समीक्षा के समय प्रचलित उपयुक्त विनियम दर के संदर्भ में भावी प्रभाव से बदली जाएगी।
- (vi). (क). दरमानों में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं; इसी प्रकार, रियायतें तथा छूट निम्नतम स्तर हैं। पत्तन न्यास, यदि वह ऐसा चाहता है, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतें तथा छूट प्रदान कर सकता है।
- (ख). पत्तन न्यास दरों को लागू करने को शासित करने वाली निर्धारित शर्तों को युक्ति संगत बना सकता है, यदि वह ऐसा चाहे तो, यदि ऐसे युक्तिकरण से उपयोक्ता को दर प्रति इकाई में राहत देती है और दरमानों में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तरों से अधिक नहीं होंगी।
- (ग). पत्तन न्यास ऐसी दरों को लागू करने को शासित करने वाली शर्तों के युक्तिकरण और/अथवा ऐसी निम्नतर दरों के बारे में जनता को अधिसूचित करेगा और ऐसी निम्नतर दरों में किन्हीं और बदलावों और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने को शासित करने वाली शर्तों के बारे में जनता को अधिसूचित किया जाता रहेगा परन्तु नई दरें प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होनी चाहिए।
- (vii). (क). सभी तटीय पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभार अन्य पोतों के लिए सदृश प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होंगे।
- (ख). थर्मल कोयले तथा कच्चे तेल सहित पीओएल, लौह-अयस्क तथा लौह-अयस्क गुट्टिकाओं को छोड़कर सभी तटीय कार्गो/कंटेनरों के लिए कार्गो/कंटेनर संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो/कंटेनर संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होंगे।
- (ग). कार्गो संबंधित प्रभारों के मामले में, रियायती दरें घाटशुल्क सहित घाट से/तक भंडारण यार्ड तक/से तथा भंडारण यार्ड से घाट तक अंतरण एवं जहाज तट तक अंतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों पर लागू होंगी।
- (घ). कंटेनर संबंधित प्रभारों के मामले में, रियायत समेकित बॉक्स दर पर लागू है। जहां मदवार प्रभार वसूल किए जाते हैं, रियायत जहाज-तट अंतरण के लिए तथा घाट से भंडारण यार्ड से/तक एवं भंडारण यार्ड तक/से घाट तक अंतरण के लिए तथा साथ ही कार्गो एवं कंटेनरों पर घाटशुल्क के लिए सभी प्रासंगिक प्रभारों पर लागू होंगी।
- (ङ). किसी विदेशी पत्तन से कार्गो/कंटेनर, जो भारतीय पत्तन 'ख' को अनुवर्ती पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन 'क' में पहुंचता है, उस पर उसकी तटीय यात्रा के लिए संगत रियायती प्रभार लगाए जाएंगे। अन्य शब्दों में, तटीय यात्रा करने के लिए अनुमत पोतों द्वारा भारतीय पत्तनों से/तक संवाहित कार्गो/कंटेनर इस रियायत के लिए अर्हक होंगे।
- (च). तटीय कार्गो/कंटेनरों/पोतों के लिए प्रभार भारतीय रुपयों में मूल्यवर्गित तथा संग्रहीत किए जाएंगे।
- (viii). उपयोक्ताओं को पीपीटी पर आरोप्य उचित स्तर से परे के विलंबों के लिए प्रभार अदा नहीं करने होंगे।
- (ix). सामानों की सुपुर्दगी/नौभरण किए जाने की अनुमति तब तक नहीं दी जाएगी जब तक नियमों के अधीन सभी स्वीकार्य प्रभार अदा नहीं कर दिए जाते हैं।
- (x). पोतों को नौचालन के लिए तब तक स्वीकृति प्रदान नहीं की जाएगी जब तक नियमानुसार सभी स्वीकार्य देयताएं/प्रभार अदा नहीं कर दिए जाते हैं।

- (xi). परिगणित सभी प्रभारों को प्रत्येक बिल के कुल जोड़ पर अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किया जाएगा।
- (xii). प्रभारों के प्रयोजन के लिए, कार्गो का 'सकल' टनभार लिया जाएगा ना कि 'निवल' टनभार।
- (xiii). अपेक्षित सेवाओं के मामले में सभी देयताएं मांग अनुसार अग्रिम में अथवा निर्धारित समय के भीतर भुगतान करनी होगी।
- (xiv). विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज:
- (क). उपयोक्ताओं को विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा और पत्तन को विलंबित वापसियों पर 15 प्रतिशत वार्षिक की दर से ब्याज अदा करना होगा।
- (ख). उपयोक्ता द्वारा भुगतानों में देरी की गणना बिल मांगे जाने की तारीख के 10 दिन पश्चात से की जाएगी। यह प्रावधान उन मामलों में लागू नहीं होगा जहां भुगतान एमपीटी अधिनियम, 1963 और/अथवा प्रशुल्क में निर्धारित शर्तों में यथा विनिर्दिष्ट पत्तन संपत्तियों की सेवाएं/उपयोग प्राप्त करने से पहले होता है।
- (घ). पत्तन द्वारा वापसियों में विलंब सेवाओं की समाप्ति की तारीख अथवा उपयोक्ता से अपेक्षित सभी दस्तावेज प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, से 20 दिनों बाद से गिना जाएगा।
- (xv). पहले से भुगतान किए गए किसी भी प्रकार के देय/प्रभार के लिए आवेदन-पत्र प्रथम भुगतान/समायोजन की तारीख के पश्चात छह कैलेंडर महीनों के भीतर दावाकर्ता अथवा उसके प्रतिनिधि द्वारा लिखित में आवेदन-पत्र प्रस्तुत करना होगा। कोई वापसी तब तक नहीं की जाएगी जब तक वापसी-योग्य राशि रु. 100/- अथवा अधिक न हो।
- (xvi). भुगतान किए जाने वाले प्रभार प्रति टन आधार पर होंगे। टन का दशमलव अगले उच्चतर टनभार पर पूर्णांकित किया जाएगा।
- (xvii). पत्तनों में भीड़ खत्म करने और नियमित घंटों के बाद पत्तन सेवाओं का उपयोग करने के लिए निर्यातकों/आयातकों को प्रोत्साहित करने के लिए, निम्नतर प्रभार कार्गो एवं पोत संबंधित सेवाओं के लिए वसूल किए जाएंगे और नियमित घंटों के बाद प्रदत्त सेवाओं के लिए पत्तन प्रभारों में विशेष छूट ऑफर की जाएगी।
- (xviii). (क). दरमान प्राधिकरण द्वारा प्रतिवर्ष घोषित किए जाने वाले डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत पर स्वतः वार्षिक सूचकांकन के अधीन है। अगला वार्षिक सूचकांकन पीपीटी द्वारा दरमान के साथ अधिसूचित कार्यनिष्पादन मान अर्जित किए जाने के अधीन 1 अप्रैल 2018 से होगा। यदि दरमान में निर्धारित कार्यनिष्पादन मानक अर्जित नहीं किए जाते हैं तो उस वर्ष विशेष के लिए दरमान में कोई सूचकांकन नहीं किया जाएगा।
- (ख). पत्तन को संबद्ध उपयोक्ताओं तथा प्राधिकरण को कैलेंडर वर्ष की समाप्ति के एक माह के भीतर पत्तन द्वारा प्रतिबद्ध स्तर पर प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानकों के सापेक्ष 1 जनवरी से 31 दिसम्बर अवधि के लिए इसके द्वारा प्रतिवर्ष अर्जित कार्यनिष्पादन मानक घोषित करने होंगे। यदि प्राधिकरण द्वारा यथा अधिसूचित कार्यनिष्पादन मानक पत्तन द्वारा अर्जित नहीं किए जाते हैं तो पत्तन प्राधिकरण द्वारा घोषित डब्ल्यूपीआई के 100 प्रतिशत की दर से स्वतः ही दरमान से सूचकांकित करेगा और प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से सूचकांकित दरमान लागू करेगा। जेएनपीटी द्वारा सूचकांकित दरमान के बारे में पत्तन द्वारा संबद्ध उपयोक्ताओं और प्राधिकरण को सूचित किया जाएगा।
- (xix). कार्यनिष्पादन मानक:

क्र. सं.	कार्यनिष्पादन पैरामीटर	प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानक
(1)	कार्गो संबंधित सेवाएं	
(क)	प्रमुख कार्गो समूहों के मामले में औसत जलयान बर्थ दिवस आउटपुट (टनों में)	
	(i) गियर वाला पोत	10,000
	(ii) गियररहित पोत	11,500
	(iii) ताप कोयला निर्यात (एमसीएचपी)	45,000
	(iv) लौह अयस्क/लौह अयस्क गुडिटकाएं (आईओएचपी)	15,000
	(v) आईओएचपी में ताप कोयला	12,000
	(vi) कच्चा तेल	1,00,000
(ख)	कंटेनरों के मामले में औसत फेरे प्रति घंटा (टीईयू में)	एनए

(2)	पोत संबंधित सेवाएं	
(क)	पोतों का औसत वापिसी समय (दिनों में) पत्तन खाता	3
(ख)	पोतों का औसत पूर्व-बर्थिंग समय (दिनों में) पत्तन खाता	1

- 1.3. (क). भारत-बंगलादेश तटीय शिपिंग करार के परिचालन के लिए मानक परिचालन प्रक्रिया (एसओपी) के अनुसार, भारत और बंगलादेश के बीच तटीय शिपिंग करार के अधीन बंगलादेश से भारत में प्रवेश करने वाले पोतों को विदेशगामी (एफजी) पोत नहीं माना जाएगा।
- (ख). पत्तन और अन्य प्रभार:
- (i). दो देशों के बीच तटीय शिपिंग करार के अधीन भारत में बंगलादेश गणतंत्र के अंतर देशी व्यापार में लगे पोतों के प्रवेश पर महापत्तन न्यास द्वारा वसूल की जाने वाली पत्तन देयताएं तटीय शिपिंग में संलिप्त घरेलू पोत के रूप में माना जाएगा और विदेशगामी (एफजी)उ पोत नहीं माना जाएगा।
- (ii). महापत्तन न्यास तटीय पोतों से उन प्रभारित के बराबर संरक्षणता, पाइलटेज और अन्य विशिष्ट सेवाओं के लिए प्रभारों की वसूली करने के लिए बंगलादेश गणतंत्र के पोतों पर भी होंगे। प्रभार पोतों की कार्गो ढोने की क्षमता के संदर्भ में निर्धारित किए जाएंगे, जैसाकि तटीय शिपिंग में संलिप्त तटीय पोत में विनियुक्त तटी पोत पर लागू होता है।

अध्याय-II

कार्गो संबंधित प्रभार

2.1 घाटशुल्क प्रभार:

क्र.सं.	सामानों का विवरण		दर प्रति मी.ट. अथवा उसका भाग (रु.)	
			विदेशी दरें	तटीय दरें
	द्रव्य			
1	क	पीओएल		
		कच्चा तेल, पेट्रोलियम और इसके उत्पाद जिनका फ्लैश प्वाइंट 23 डिग्री सेल्सियस (73.4 डिग्री फ.) तथा अधिक हो		
		थोक में 2.00 एमटीपीए तक	30.60	30.60
		थोक में 2.00 एमटीपीएल से अधिक	28.55	28.55
		बरेल में	40.80	40.80
	ख	पेट्रोलियम और इसके उत्पाद जिनका फ्लैश प्वाइंट 23 डिग्री सेल्सियस (73.4 डिग्री फ.) से कम हो	68.00	68.00
2		द्रव्य बल्क जिसमें अम्ल, फैटी अम्ल तथा अमोनिया शामिल है।	50.85	30.50
3		पत्तन सीमाओं के भीतर परिचालकों द्वारा निर्मित एसबीएम के माध्यम से पीओएल	5.45	5.45
4		एलपीजी तथा एलएनजी	68.00	40.80
5		मदर से डॉटर पोत तक पोतांतरण (कच्चे तेल और पीओएल)।	6.80	4.10
6		विभिन्न पोतों को बंकर आपूर्ति:	30.60	30.60
7		खाद्य तेल		
		50,000 मी.ट. तक (प्रति उपयोक्ता)/प्रति घटक	68.00	40.80
		50,000 मी.ट. से अधिक (प्रति उपयोक्ता)/प्रति घटक	40.80	24.50

8		कोई अन्य द्रव्य कार्गो जो ऊपर विनिर्दिष्ट नहीं किया गया हो	68.00	40.80
		शुष्क थोक		
1	क)	क्रोम अयस्क/क्रोम सांद्रित	51.00	30.60
	ख)	मैगनीज अयस्क	50.80	30.50
2		चार्ज क्रोम/फेरो एलॉय तथा अन्य प्रसंस्कृत अयस्क/उच्च कार्बन फेरो क्रोम	61.20	36.70
3		सभी प्रकार के कोयला/कोक		
		प्रति उपयोक्ता/प्रति घटक आयात 5 लाख टन प्रतिवर्ष तक	43.00	25.80
		5 लाख और 7.5 लाख प्रतिवर्ष के बीच प्रति उपयोक्ता/प्रति घटक	36.20	21.70
		7.5 लाख टन प्रतिवर्ष से ऊपर प्रति उपयोक्ता/प्रति घटक आयात	29.40	17.65
		3.5 मिलियन टन प्रतिवर्ष तक के सभी प्रकार के कोयले का प्रति उपयोक्ता नौभरण – परंपरागत प्रहस्तन।	46.90	28.15
		3.5 मिलियन टन प्रतिवर्ष से अधिक के सभी प्रकार के कोयले का प्रति उपयोक्ता नौभरण – परंपरागत प्रहस्तन।	39.10	23.45
4		लौह अयस्क और स्टील कबाड़	27.20	16.30
5		सीमेंट, क्लिंकर, चूनापत्थर, डोलोमाइट, जिप्सम, ऑयलफ़्लक्स, बेनटोनाइट तथा अन्य फलक्सिंग सामग्री		
		2.00 लाख टन तक (प्रति उपयोक्ता)/प्रति घटक	54.40	32.65
		2.0 लाख टन से अधिक (प्रति उपयोक्ता)/प्रति घटक	47.60	28.55
6		तैयार उर्वरक/अमोनियम नाइट्रेट/एफआरएम	27.20	16.30
7		खाद्यान्न, तिलहन, अनाज, दालें आदि		
		50,000 मी.ट. तक (प्रति उपयोक्ता)/प्रति घटक	68.00	40.80
		50,000 मी.ट. से अधिक (प्रति उपयोक्ता)/प्रति घटक	40.80	24.50
8		चावल/चीनी थोक में	20.40	12.25
9		नमक	6.80	4.10
10		लौह अयस्क/लौह अयस्क गुट्टिका	23.45	23.45
11		लौह एवं स्टील [कच्चा लोहा, एचबीआई आदि]	51.00	30.60
12		अन्य सामान्य कार्गो (थोक)		
	i)	स्लिंगों द्वारा	34.00	20.40
	ii)	ग्रेबों द्वारा	23.80	14.30
13		ऊपर अवनिर्दिष्ट अन्य कार्गो	68.00	40.80

	ब्रेक बल्क		
1	लौह एवं स्टील [स्टील कोइलें, स्लैब, स्टील पाइपें, स्टील रेलें, प्लेटें, लौह रॉड आदि]	51.00	30.60
2	अति आयामीय परेष्ण सहित सभी प्रकार के परियोजना कार्गो [ओडीसी]	57.80	34.70
3	अन्य सामान्य कार्गो स्लिंगों द्वारा	34.00	20.40
4	चावल और चीनी (बैगों में)	20.40	12.25
5	ऊपर विनिर्दिष्ट नहीं किया गया अन्य कार्गो	68.00	40.80
	अन्य		
1	एल्यूमीनियम इन्गोत्स	19.55	11.75
2	टिम्बर (प्रति घ.मी.)	34.00	20.40
3	ड्रिलिंग सामान तथा रसायन	54.40	32.65
4	सभी प्रकार की मछली श्रीम्स सहित	39.10	23.45
5	बारिंग [लदाई और उतराई]	-	10.20
6	ऊपर विनिर्दिष्ट नहीं किया गया अन्य कार्गो	68.00	40.80

2.2

कंटेनरों तथा कंटेनरयुक्त कार्गो पर घाटशुल्क:

क्र.सं.	विवरण	कंटेनर 20 फीट तक की लम्बाई वाले (रु.)		कंटेनर 20 फीट से अधिक परन्तु 40 फीट तक लम्बाई वाले (रु.)		कंटेनर 40 फीट से अधिक लम्बाई वाले (रु.)	
		विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
1.	कंटेनर पर घाटशुल्क (बॉक्स केवल)	68.00	40.80	102.00	61.20	136.00	81.60
2.	प्रशीतन कार्गो पर घाटशुल्क (प्रति बॉक्स)	544.00	326.40	816.00	489.60	1088.00	652.80
3.	गैर-प्रशीतन कार्गो पर घाटशुल्क (प्रति बॉक्स)	442.00	265.20	663.00	397.80	884.00	530.40

2.3

अभियंत्रिकृत कोयला प्रहस्तन संयंत्र (एमसीएचपी) के प्रभार।

क्र.सं.	सामानों का विवरण	दर प्रति मी.ट. अथवा उसका भाग (रु.)	
		विदेशी दरें	तटीय दरें
क)	कोयला प्रहस्तन प्रणाली के माध्यम से कोयला वैगन की उतराई	51.70	51.70
ख)	कोयला प्रहस्तन संयंत्र के माध्यम से शिपमेंट		
	(i) 7.5 मिलियन टन तक	77.50	77.50
	(ii) 7.5 मिलियन टन से 10 मिलियन टन तक	71.05	71.05

	(iii) 10 मिलियन टन से अधिक	64.60	64.60
--	----------------------------	-------	-------

2.4 लौह अयस्क प्रहस्तन संयंत्र (आईओएचपी) के प्रभार।

क्र.सं.	सामानों का विवरण		दर प्रति मी.ट. अथवा उसका भाग (रु.)	
			विदेशी दरें	तटीय दरें
1.	I.	लौह अयस्क और/अथवा लौह अयस्क गुट्टिकाएं शिपमेंट प्रभार		
	क)	i) 1.0 एमटीपीए तक शिपमेंट	23.45	23.45
		ii) 1.0 एमटीपीए और 1.5 एमटीपीए के बीच शिपमेंट	20.05	20.05
		iii) 1.5 एमटीपीए से अधिक शिपमेंट	16.65	16.65
	ख)	टिपलिंग प्रभार	20.40	20.40
		ताप कोयला		
	II.	क) शिपमेंट प्रभार	49.50	49.50
		ख) टिपलिंग प्रभार	20.40	20.40

टिप्पणी:

- (1) किसी कार्गो के मामले में उपर्युक्त एमसीएचपी तथा आईओएचपी टेबलेट्स में निर्दिष्ट स्लाइडिंग दरें लागू होंगी यदि एक वर्ष में एकल उपयोक्ता का यातायात स्लैब सीमाओं से अधिक रहता है।
- (2) एमसीएचपी तथा आईओएचपी के शिपमेंट प्रभारों में घाटशुल्क शामिल है।
- (3) निम्नलिखित विनिर्दिष्ट सामानों पर भी घाटशुल्क भी सामान्य दरों पर देय होगा:
 - (क). परित्यक्त कार्गो पर।
 - (ख). अधिक उतारे गए और ज्यादा लादे गए कार्गो पर।
 - (ग). सीमाशुल्क द्वारा जप्त कार्गो पर।
 - (घ). कबाड़ कार्गो पर।
 - (ङ). पत्तन में पोतों द्वारा निपटान किए गए सेवा-योग्य खाली ड्रमों, खाली बोतलों, बेकार तेल और अन्य जहाजी भंडारों पर।
 - (च). पोतों के बोर्ड पर और उस पत्तन पर उतारे गए जहां संपूर्ण कार्गो पत्तन पर नहीं उतारा जाता है, पर एकत्रित झाड़न पर।
 - (छ). नौभरण के लिए बोर्ड के अंतरण क्षेत्रों में आने वाले सभी कार्गो पर जहां यह नौभरित किया जाता है अथवा बिना नौभरण किए वापस लिया जाता है।
 - (ज). बोर्ड के परिसर में रेल अथवा सड़क द्वारा प्रवेश करने वाले और बिना नौभरण के पत्तन से बाहर आने वाले कार्गो पर।
 - (झ). अन्य पत्तन का कार्गो यदि उतारा अथवा पुनः नौभरित किया जाता है।
 - (ञ). पोतांतरण कंटेनरों के लिए प्रहस्तन प्रभार लदाई अथवा उतराई चक्र में सामान्य प्रहस्तन प्रभारों के लिए प्रहस्तन प्रभारों का 1.5 गुणा होगा।
 - (ट). निकासी/प्रेषण के समय नमी के कारण अधिशेष मात्रा पर।
- (4) निम्नलिखित विनिर्दिष्ट मदों पर घाटशुल्क देय नहीं होगा:
 - (क). पारादीप पत्तन न्यास के लेखा पर बोर्ड को अथवा द्वारा परेषित सामान।

- (ख). पोत संबंधी जलयान की फिटिंग्स, जलयान के भंडारों का इस्तेमाल करने वाले जलयानों के मामले में संबंधित यात्री और नाविकों के बैग और वैयक्तिक सामान, लाइव स्टॉक, बंकर के साथ जो कार्गो विनिहित नहीं किया गया था।
- (ग). बोर्ड के परिसर और सर्वेक्षण खारिजों से एकत्रित स्वीपिंग।
- (घ). परेषिती द्वारा खारिज हारबर को गलत भेजा गया रेल बद्ध सामान और बंध से निकासित और बोर्ड के परिसर से रेल द्वारा प्रेषित सामान।
- (ङ). बर्थ के माध्यम से बिना घुमाए एक हैच से अन्य हैच पर स्थानांतरित कार्गो।
- (5). घाटशुल्क और भीतरी-पत्तन परिवहन:
- (क). पत्तन क्षेत्रों की सीमाओं के भीतर उतारे गए अथवा नौभरित सभी सामानों के लिए दरमान में विस्तार से दिए गए घाटशुल्क प्रभार अदा करने होंगे। ये प्रभार पत्तन द्वारा सेवा प्रदान किए जाने से पहले आयातकों/निर्यातकों द्वारा देय होंगे।
- (ख). लैंडिंग बिल अथवा मूल बिल में निर्दिष्ट भार जिसपर मालभाड़ा भुगतान किया जाता है, सही टनभार माना जाएगा। तथापि, यदि जहां पत्तन भारतोली की जांच करता है तो पत्तन द्वारा दर्ज टनभार सही टनभार माना जाएगा।
- (ग). भीतरी पत्तन परिवहन के दौरान स्पिलेज एन-रूट से बचने के लिए आयातकों और निर्यातकों को स्टॉक यार्ड के साथ-साथ घाट पर लदाई विनियमित करनी होगी। परिवहन के दौरान स्पिलेजिज एन-रूट अथवा रेलवे ट्रैकों के मामले में, प्रचालनात्मक कारणों से उसे हटाने की व्यवस्था आयातक/निर्यातक की जिम्मेदारी होगी।
- (घ). "अविनिर्दिष्ट" वर्ग के अधीन किसी कार्गो को वर्गीकृत करने से पहले, प्रासंगिक सीमाशुल्क वर्गीकरण में यह देखना होगा कि क्या इस कार्गो को घाटशुल्क अनुसूची में मौजूद वर्गों में से किसी वर्ग के अधीन वर्गीकृत किया जा सकता है।
- (ङ). पोत से उतारे जाने अथवा नौभरण के लिए अंतरण शैड/क्षेत्र पर लाए जाने वाले सामान्य/ब्रेक बल्क कार्गो के मामले में पत्तन परिरक्षा मानी जाएगी केवल जब पत्तन रसीद देता है।
- (6) पत्तन में अपने प्रथम नौप्रस्थान पर आने वाले पोत, जिन्हें सीमाशुल्क अधिनियम, 1962 के प्रयोजनों के लिए आयात सामान्य विनिहित अथवा निर्यात सामान्य विनिहित में कार्गो रूप में घोषित किया गया हो, को कार्गो नहीं माना जाएगा और ऐसे पोतों पर घाटशुल्क वसूल नहीं किया जाएगा यदि पोत पत्तन में अपने स्वयं के स्टीम पर आता है और अपने स्वयं के स्टीम पर पत्तन सीमाओं से नौप्रस्थान करता है। तथापि, जब पोतों की लदाई अथवा उतराई पत्तन सीमाओं के भीतर की जाती है तो घाटशुल्क ऐसे पोतों पर देय होगा।

2.5 कंटेनरों पर विराम समय प्रभार।

क्र.सं.	विवरण	कंटेनर 20 फीट तक की लम्बाई वाले (दर प्रतिदिन अ.डा. में)	कंटेनर 20 फीट से अधिक परन्तु 40 फीट तक लम्बाई वाले (दर प्रतिदिन अ.डा. में)	कंटेनर 40 फीट से अधिक लम्बाई वाले (दर प्रतिदिन अ.डा. में)
1.	आयात कंटेनर			
	पहले 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	4वें से 30वें दिन	0.095	0.190	0.285
2.	निर्यात कंटेनर			
	पहले 5 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	6वें से 30वें दिन	0.095	0.190	0.285
3.	पोतांतरण कंटेनर			
	प्रथम 8 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
	9वें से 30वें दिन	0.095	0.190	0.285
	31वें दिन से आगे	0.204	0.408	0.612

2.6 प्रशीतन कंटेनरों के लिए बिजली की आपूर्ति हेतु प्रभार

विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रति 4 घंटे अथवा उसका भाग					
	कंटेनर 20 फीट तक		कंटेनर 20 फीट से अधिक परन्तु 40 फीट तक		कंटेनर 40 फीट से अधिक	
	विदेशी (रु.)	तटीय (रु.)	विदेशी (रु.)	तटीय (रु.)	विदेशी (रु.)	तटीय (रु.)
प्रशीतन कंटेनरों के लिए बिजली की आपूर्ति हेतु प्रभार	102.00	61.20	153.00	91.80	204.00	122.40

2.7 कंटेनरों की ओवरसाइड उतराई के लिए प्रभार

विवरण	लदे हुए कंटेनर की प्रति ओवरसाइड उतराई		खाली कंटेनर की प्रति ओवरसाइड उतराई	
	विदेशी (रु.)	तटीय (रु.)	विदेशी (रु.)	तटीय (रु.)
1. कंटेनर 20 फीट तक की लम्बाई वाले	340.00	204.00	47.60	28.55
2. कंटेनर 20 फीट से अधिक परन्तु 40 फीट तक लम्बाई वाले	510.00	306.00	71.40	42.85
3. कंटेनर 40 फीट से अधिक लम्बाई	680.00	408.00	95.20	57.10

टिप्पणी: यह प्रभार स्टीमर एजेंटों/स्लॉट-किरायेदारों/जलयान स्वामियों से वसूल किया जाएगा।

2.8 पोतांतरित माल के लिए प्रभार:

श्रेणी	दर
घाट पर उतारे गए शिपमेंट के पत्तन पर मूलतः विनिहित कार्गो के माध्यम से और पुनःभरण अथवा भारत के बाहर पत्तनों के लिए पोतांतरित किया गया माल अथवा पोतांतरण के लिए स्थानीय तथा बाद में पारादीप में संशोधित के लिए विनिहित कार्गो अथवा पोतांतरण के लिए नहीं दर्शाया गया अन्य पत्तनों का कार्गो	उपर्युक्त खंड 2.1 के अनुसार घाटशुल्क का 2 गुना

टिप्पणी: अंतर-पत्तन परिवहन प्रभार जहां कहीं लागू हो अतिरिक्त भुगतान किया जाएगा।

2.9 अंतरण स्थान में विलंबशुल्क की वसूली हेतु निःशुल्क भंडारण अवधि।

क्र.सं.	विवरण	निःशुल्क अवधि
1	आयात	उतराई के दिन से 3 दिन
2.क ख	निर्यात	पत्तन में प्राप्ति के दिन से 5 दिन
	चावल निर्यात	पत्तन में प्राप्ति के दिन से 30 दिन
3	पोतांतरण	उतराई की तारीख से 10 दिन

टिप्पणियां:

- (i). ऊपर निर्धारित निःशुल्क अवधि सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश-दिवसों और पत्तन के अकार्य दिवसों से अतिरिक्त होगी।
- (ii). कंटेनरबद्ध कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि खाली करने के दिन से शुरू होगी।
- (iii). कबाड़ सामानों के मामले में निःशुल्क अवधि कबाड़ होने के दिन के अगले दिन से शुरू होगी।
- (iv). जोखिमपूर्ण सामानों के लिए, निःशुल्क अवधि 24 घंटे है। 24 घंटों की समाप्ति के बाद, विलंबशुल्क प्रभार विलंबशुल्क प्रभारों की उच्चतम दर के 200 प्रतिशत पर वसूल किया जाएगा।
- (v). नीलामी द्वारा बेचे गए अदावाकृत/अनिकासित सामानों के लिए, 90 दिनों की निःशुल्क अवधि नीलामी के दिन से शुरू होगी।
- (vi). सभी धर्मार्थ संगठनों को परेषित उपहार कार्गो के लिए निःशुल्क समय 30 दिन होगा। यह निःशुल्क अवधि कैरियर की प्रकृति और पैकेजिंग के प्रकार पर ध्यान दिए बिना प्रदान की जाएगी।
- (vii). भीड़ अथवा अन्य कारण से अंतरण शैड में गुम सामानों के मामले में, विलंबशुल्क मिलने की तारीख से 3 दिनों के पश्चात प्रभार्य होगा।
- (viii). आयात कंटेनरों के लिए निःशुल्क समय कंटेनर की उतराई के दिन से शुरू होगा और निर्यात कंटेनरों के लिए निःशुल्क समय टर्मिनल/पत्तन परिसर में कंटेनर के प्रवेश करने के समय से शुरू होगा।

2.10 निःशुल्क अवधि के पश्चात अंतरण शैड और खुले अंतरण स्थान में पड़े रह गए सामानों पर विलंबशुल्क

अवधि	दर प्रति मी0ट0 प्रति दिन अथवा उसका भाग (रुपये में)	
	आयात	निर्यात
पहले सप्ताह के लिए	3.40	2.05
दूसरे सप्ताह के लिए	10.20	4.75
तीसरे और अनुवर्ती सप्ताहों के लिए	17.00	10.20

टिप्पणी: रेल उपयोक्ताओं के लिए रेलवे द्वारा वैगनों की आपूर्ति नहीं किए जाने पर न्यूनतम दर पर विलंबशुल्क लागू होगा बशर्ते इन्डेंट्स बनाए रखी गई हो।

2.11 कंटेनरबद्ध कार्गो पर विलंबशुल्क

- (1) जब पत्तन उपयोक्ताओं द्वारा अनुरोध किए जाने पर कार्गो अथवा कंटेनरों की सुपुर्दगी/नौभरण की स्थिति में नहीं हो तो उस अवधि के लिए कंटेनर अथवा निर्यात/आयात कार्गो पर विलंबशुल्क प्रभार्य नहीं होगा।
- (2) जोखिमपूर्ण माल पर, विलंबशुल्क कार्गो की प्राप्ति की तारीख से 24 घंटे बाद 150 प्रतिशत की दर से वसूल किया जाएगा।
- (3) परित्यक्त एफसीएल कंटेनरों/पोतवणिक स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार परित्याग की लिखित सूचना की प्राप्ति की तारीख अथवा कंटेनर की उतराई के दिन से 75 दिन, जो भी पहले हो, तक निम्नलिखित शर्तों के अधीन प्रभार्य होगी:
 - (i). परेषिती किसी भी समय परित्याग पत्र जारी कर सकता है।
 - (ii). यदि परेषिती ऐसा परित्याग पत्र जारी नहीं करता है तो कंटेनर एजेंट/मेन लाइन ऑपरेटर (एमएलओ) भी इस शर्त पर परित्याग पत्र जारी कर सकता है कि,
 - (क). लाइन कार्गो के साथ कंटेनर की परिरक्षा करेगा और पत्तन परिसर से इसे वापस लेगा अथवा हटाएगा; और
 - (ख). लाइन कंटेनर की परिरक्षा शुरू करने से पहले कार्गो और कंटेनर पर प्रोद्भूत सभी पत्तन प्रभार अदा करेगा।
 - (iii). कंटेनर एजेंट/एमएलओ आवश्यक औपचारिकताएं देखेगा और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करेगा। विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई नहीं करने की स्थिति में, कंटेनर पर भंडारण प्रभार/विराम समय तब तक जारी रहेंगे जब तक कार्गो को खाली करने के लिए शिपिंग लाइनों द्वारा सभी आवश्यक कार्रवाई नहीं की जाती है।
 - (iv). जहां कंटेनर सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा बंधक/जब्त किया जाता है और वह 75 दिनों की निर्धारित समयावधि में खाली नहीं किया जा सकता है तो भंडारण प्रभार कार्गो को छोड़े जाने के सीमाशुल्क के आदेश के दिन से लागू नहीं होगा बशर्ते लाइनों को आवश्यक औपचारिकताएं पूरी करनी होंगी और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करनी होगी। अन्यथा, बंधक/जब्त कंटेनरों को

लाइन/परेषिती द्वारा पत्तन परिसर से हटाकर सीमाशुल्क बंधक क्षेत्र में रखा जाएगा और उस स्थिति में भंडारण प्रभार ऐसा हटाए जाने के दिन से लागू नहीं होगा।

2.12 लाइसेंस शुल्क:

क्र.सं.	वर्ग	दर
1.(क).	खुला स्टेक-यार्ड: वर्ग-I (साइडिंग के साथ फर्श क्षेत्र)	100 वर्ग मीटर अथवा उसका भाग के लिए रू0 1200 प्रति माह
1.(ख).	वर्ग-II (साइडिंग के साथ फर्श क्षेत्र)	100 वर्ग मीटर अथवा उसका भाग के लिए रू0 900 प्रति माह
1.(ग).	वर्ग-III (बिना फर्श क्षेत्र)	100 वर्ग मीटर अथवा उसका भाग के लिए रू0 600 प्रति माह
2.	ढका हुआ स्थान	100 वर्ग मीटर अथवा उसका भाग के लिए रू0 3600 प्रति माह
3.	घाट अपरन/कंक्रीट वाला स्टेक-यार्ड/अंतरण शैड (बिना-शैड कार्गो के लिए)	100 वर्ग मीटर अथवा उसका भाग के लिए रू0 2000 प्रति माह

टिप्पणी:

- (1). एक वर्ष से कम पट्टों के लिए, उल्लिखित दरों पर 10 प्रतिशत अधिभार प्रभार्य होगा।
- (2). ढके हुए और खुले स्थान के आबंटन के लिए सामान्य शर्तें
 - (i). एक बार में 11 माह तक की अवधियों के लिए भंडारण शैड, खुले स्थानों अथवा अन्य प्रापटी के उपयोग के लिए लाइसेंस पत्तन प्रशासन द्वारा जारी किए जाने वाले परमिटों द्वारा आच्छादित होगा। 11 माह अवधि के लिए आबंटन बिना अधिभार के होगा और 11 माह से कम अवधियों के लिए आबंटन पर 10 प्रतिशत अधिभार लगेगा। पिछली लाइसेंस अवधि की समाप्ति पर लाइसेंस का नवीकरण करवाया जा सकता है। लाइसेंस का प्रत्येक नवीकरण नया लाइसेंस माना जाएगा। खुले स्थानों, स्टेकिंग-यार्डों, शैडों अथवा अन्य प्रापटी के प्रयोग के लिए आवेदन-पत्र लिखित में निर्धारित प्रपत्र में पीपीटी को देना होगा और ऐसी अनुमति के अभाव में किसी ऐसे स्थान पर कोई सामान भंडारित नहीं किया जाएगा।
 - (ii). आगे की अवधि के लिए इन नियमों के अधीन परमिट के नवीकरण के लिए आवेदन-पत्र परमिट की समाप्ति के एक सप्ताह के भीतर देने होंगे। आगे की अवधि के लिए परमिट प्रदान करना पत्तन के विवेक पर होगा।
 - (iii). लाइसेंस अधीन क्षेत्र के लिए पूरा किराया/लाइसेंस शुल्क अग्रिम रूप में देय होगा। नवीकरण के मामले में, लाइसेंस शुल्क पिछले लाइसेंस की समाप्ति के 7 दिनों के भीतर देय होगा। किराये का भुगतान नहीं करने अथवा लाइसेंस की शर्तों का अनुपालन नहीं करने पर लाइसेंस रद्द किया जा सकता है और ब्याज की वसूली की जा सकती है।
यदि कार्गो को नियमों के अधीन बिना ढके हुए क्षेत्रों में भंडारित किए जाते हैं तो आबंटिती से भंडारण की तारीख से उस अवधि के लिए विनिर्दिष्ट किराये से दोगुना वसूल किया जाएगा जब तक अनाधिकृत अभिग्रहण खाली नहीं किया जाता है अथवा वैध परमिट के अधीन ऐसा अभिग्रहण विनियमित नहीं किया जाता है।
 - (iv). खुले स्थानों, स्टेकिंग-यार्डों, शैडों अथवा अन्य स्थानों में भंडारित माल स्वामी के जोखिम पर रहेगा और पत्तन किसी पिलफिरेज, चोरी, नुकसान अथवा हानि के लिए उत्तरदायी नहीं होगा।
 - (v). आबंटित स्थान पत्तन की अनुमति के बिना आगे किराये पर नहीं दिया जा सकता।
 - (vi). आबंटित स्थान एक माह के नोटिस की प्राप्ति पर खाली करना होगा।
 - (vii). स्थान का आबंटन पत्तन के विवेक पर होगा और यह बिना कोई कारण बताए स्थान आबंटित करने से इंकार कर सकता है।
 - (viii). पत्तन को अधिकार होगा कि वह पक्ष को सूचना देने के पचात ऐसे स्थान पर कब्जा कर ले जो अभिग्रहीत नहीं है अथवा खाली पड़ा हो। ऐसे मामले में, किराये की आनुपातिक कटौती स्वीकार्य होगी। यदि पट्टे की समाप्ति से पहले प्लॉट सौंप दिया जाता है तो प्लॉट के लिए आनुपातिक किराया अभिग्रहण की अवधि के लिए वसूल किया जाएगा।
 - (ix). पारादीप पत्तन न्यास के विवेक पर, सीमाशुल्क बंध क्षेत्र के भीतर भंडारण स्थान निविदा सह नीलामी पर दिया जा सकता है।
 - (x). निषेधित क्षेत्र के भीतर भी शैडों/ढके हुए भंडारण क्षेत्रों पर कार्गो के भंडारण अथवा कार्गो के प्रहस्तन से इतर के प्रयोजन के लिए यातायात विभाग का नियंत्रण होगा।

- (xi). प्लॉटों/स्टेकयाडों/ढके हुए स्थान के लिए लाइसेंस शुल्क अभिग्रहण/आबंटन के प्रथम और अंतिम माह के मामलों में वास्तविक अभिग्रहण के दिनों के लिए आनुपातिक आधार पर वसूल किया जाएगा।
- (xii). शैड अथवा गैर-शैड कार्गो रूप में कार्गो के वर्गीकरण के संबंध में पत्तन का निर्णय अंतिम होगा।

2.13 दंडात्मक लाइसेंस शुल्क:

यदि आयातित शुष्क बल्क कार्गो उतराई के 90 दिनों के भीतर निकासित नहीं किया जाता है तो आयातक को नीचे दिए गए ब्योरे अनुसार दंडात्मक लाइसेंस शुल्क अदा करना होगा:

क्र.सं.	अवधि	दर	लेवी की इकाई
1.	90 दिनों के बाद	सामान्य लाइसेंस शुल्क का दोगुना	अधिग्रहीत क्षेत्र पर

टिप्पणी:

- (1) जहां कहीं किसी कारण अथवा अन्य से वास्तविक माप करना संभव नहीं हो तो अभिग्रहण अधीन कोकिंग कोयला और गैर-कोकिंग कोयला के लिए 4 मीट्रिक टन प्रति वर्ग मीटर की दर से और सभी प्रकार के कोक के लिए 2 मीट्रिक टन प्रति वर्ग मीटर की दर से निर्धारित किया जाएगा। यदि विभिन्न पोतों के कार्गो एक प्लॉट में भंडारित किए जाते हैं जहां सही क्षेत्र का पता नहीं लगाया जा सकता तो क्षेत्र की गणना के लिए उपर्युक्त प्रावधान लागू किया जाएगा।
- (2) 90 दिनों के बाद की अवधि के मामले में शुल्क 30 दिनों के आधार पर संग्रहीत किए जाएंगे। तथापि, विराम के 30 दिनों से कम के मामले में, देयताओं को अधिग्रहण के वास्तविक दिन पर गिनती किया जाएगा।
- (3) दिनों की गणना कार्गो की प्रथम उतराई की तारीख से किया जाएगा।

2.14 फ्लोटिंग क्रॉफ्ट के लिए किराया प्रभार

क्र.सं.	क्रॉफ्ट का नाम		दर प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
			विदेशी (अमेरिकी डॉलर)	तटीय (रुपये)
1.	40 टन बीपी तक टग	नौवहन प्रयोजन से	214.20	5266.75
		अन्य प्रयोजन के लिए	321.30	7900.10
2.	लॉच	200 बीएचपी तक	17.85	438.90
		200 बीएचपी से अधिक	53.55	1316.70
		1600 बीएचपी लॉच	140.10	3444.30
		गैर-चालित बार्ज	17.85	438.90
		फेंडर बार्ज	7.15	175.55
3.	प्रदूषण नियंत्रण पोत		44.30	1089.30
4.	ऑयल रिस्पेस बार्ज		35.20	865.40
5.	सर्वेक्षण लॉच		-	4624.00
	सर्वेक्षण उपस्कर		-	11730.00

टिप्पणियां:

- (1). उपर्युक्त हारबर क्रॉफ्टों में से कोई भी किराये पर लेने के लिए 2 घंटों के लिए न्यूनतम प्रभार देय होंगे।
- (2). फ्लोटिंग क्रॉफ्टों को किराये पर लेने के लिए सामान्य शर्तें
 - (i). उपस्कर शर्तों के अधीन किराये पर दिया जाएगा और बोर्ड द्वारा समय-समय पर निर्धारित फार्म में करार भी करना होगा।
 - (ii). विशिष्ट प्रचालन के लिए अपेक्षित उपकरण सेवाओं के प्रकार पर पत्तन का निर्णय अंतिम होगा।
 - (iii). यदि व्यापार द्वारा मांगा गया कम क्षमता का क्रॉफ्ट उपलब्ध नहीं होता है तो उन्हें विकल्प होगा कि वे उच्चतर क्षमता के क्रॉफ्ट का उपयोग करें, जिसके लिए उन्हें उच्चतर क्षमता वाले उपस्कर के लिए लागू प्रभार अदा करने होंगे और कोई छूट नहीं दी जाएगी।
 - (iv). पत्तन न्यास द्वारा किराये पर दिए गए फ्लोटिंग क्रॉफ्टों की मैनिंग उनपर परिवहनित सामानों को हानि अथवा नुकसान के लिए जिम्मेदारी नहीं होगी।

- (v). फ्लोटिंग क्रॉफ्ट को किसी नुकसान, यदि कोई हो, और/अथवा फ्लोटिंग क्रॉफ्ट से किसी व्यक्ति को आघात की जिम्मेदारी उपयोक्ता की होगी। कुल नुकसान के कारण ऐसी परिसंपत्तियों को बदलने के मामले में प्रतिलाभ पूंजी लागत घटाव बीमा से वसूल की गई राशि पर सीमित होगा।
- (vi). माँग के रद्दीकरण के लिए किरायेदार द्वारा 12 घंटे का नोटिस दिया जाएगा ऐसा नहीं करने पर निर्धारित दर के अनुसार किराया प्रसार अदा करने होंगे।

2.15. निजी परिचालकों द्वारा संस्थापित 100 टन हारबर मोबाइल क्रेन के उपयोग के लिए प्रसार:

(i). शुष्क बल्क कार्गो के लिए

औसत दैनिक क्रेन कार्यनिष्पादन (मीट्रिक टन में)	अधिकतम दर प्रति टन (रु. में)	
	विदेशी	तटीय
12500	55.18	33.11
12501-13500	57.94	34.77
13501 – 14500	60.70	36.42

टिप्पणी: ऊपर दर्शाए गए अनुसार संवर्धनात्मक अधिकतम दरों की गणना करने के लिए, आधार दर में प्रथम हजार टनों के लिए 105 प्रतिशत और और दूसरे हजार टनों के लिए दर में आधार दर के 100 प्रतिशत की वृद्धि की गई थी। 14500 टन से अधिक दर की गणना करने के लिए भी यही कार्यपद्धति अपनाई जाएगी।

(ii). ब्रेक बल्क कार्गो के लिए

औसत दैनिक क्रेन कार्यनिष्पादन (मीट्रिक टन में)	अधिकतम दर प्रति टन (रु. में)	
	विदेशी	तटीय
6000	114.97	68.98
6001-7000	120.72	72.43

टिप्पणी: ऊपर दर्शाए गए अनुसार संवर्धनात्मक अधिकतम दरों की गणना करने के लिए, आधार दर में प्रथम हजार टनों के लिए 105 की वृद्धि की गई थी। 7000 टन से अधिक दर की गणना करने के लिए भी यही कार्यपद्धति अपनाई जाएगी।

(iii). अन्य कार्गो के लिए

औसत दैनिक क्रेन कार्यनिष्पादन (मीट्रिक टन में)	अधिकतम दर प्रति टन (रु. में)	
	विदेशी	तटीय
3750	183.95	110.37
3751-4750	193.14	115.89

टिप्पणी: ऊपर दर्शाए गए अनुसार संवर्धनात्मक अधिकतम दरों की गणना करने के लिए, आधार दर में प्रथम हजार टनों के लिए 105 की वृद्धि की गई थी। 4750 टन से अधिक दर की गणना करने के लिए भी यही कार्यपद्धति अपनाई जाएगी।

टिप्पणियां:

- (i). औसत बर्थ दिवस आउटपुट की गणना के लिए सूत्र निम्नलिखित है:-

एचएमसी द्वारा लदाई की गई/उतारी गई कुल मात्रा \times 24 घंटे
पोत शुरुआत से पूरा होने तक लिया गया कुल समय

- (ii). कार्गो की लदाई/उतराई के शुरू होने से पूरा होने तक पोत के लिए औसत बर्थ दिवस आउटपुट के अनुसार, क्रेन किराया प्रभार की उपयुक्त दर लादे गए/उतारे गए कार्गो की पूर्ण मात्रा के लिए पत्तन उपयोक्ताओं से वसूली के लिए चुनी जाएगी।
- (iii). यदि एक एचएमसी दूसरी एचएमसी अथवा ईएलएल क्रेन/क्रेनों के साथ कार्य करती है तो क्रेन के लिए आउटपुट एचएमसी के लोड मीटर द्वारा यथा रिकॉर्ड किए गए अनुसार मात्रा के आधार पर पता लगाया जाएगा।
- (iv). पोत के बर्थ छोड़ने तक एक घंटे से अधिक के लिए क्रेन के खराब होने की स्थिति में, एचएमसी द्वारा प्रहस्तित मात्रा खराबी से पहले लदाई किए गए/उतराई किए गए कार्गो को लेते हुए तथा कार्य घंटों से विभाजित एवं 24 से गुणा करते हुए निर्धारित की जाएगी।
- (v). एचएमसी पर अनारोप्य कारणों से एक ही बार में दो घंटों से अधिक के लिए एचएमसी के परिचालन के रुकने की स्थिति में, उपयुक्त भत्ता पोत में क्रेन परिचालन के कुल समय की गणना करते समय क्रेन को अनुमत किया जाएगा। 2 घंटे से कम के लिए एचएमसी के रुकने को उपर्युक्त प्रयोजन के लिए विचार में नहीं लिया जाएगा। एचएमसी पर आरोप्य रुकावटों के लिए कोई भत्ता स्वीकृत नहीं किया जाएगा। एचएमसी के कार्य के दौरान लदाई/उतराई परिचालनों में सभी रोक दैनिक पोत कार्यनिष्पादन रिपोर्ट में पोत के स्टीवडोर द्वारा प्रमाणित किए जाने अपेक्षित होंगे।
- (vi). एचएमसी के खराब होने/गैर-निष्पादन के कारण यदि पोत का स्थानांतरण जरूरी हो जाता है तो बर्थ से लंगरगाह तक पोत के स्थानांतरण प्रभार रु. 1,00,000/- (रुपये एक लाख केवल) के जुर्माने के अलावा क्रेन प्रचालक से वसूल किए जाएंगे। ऐसे वसूल किए गए स्थानांतरण प्रभार पोत के एजेंट को वापिस किए जाएंगे जब जुर्माना पत्तन द्वारा रखा जाएगा।
- (vii). औसत आउटपुट पर विवाद के मामले में, पत्तन न्यास का निर्णय अंतिम और बाध्यकारी होगा।
- (viii). उक्त एचएमसी दरें 3 फरवरी 2018 तक वैध रहेंगी।

2.16. उर्वरक बर्थ-(1) में प्रहस्तित पारादीप फास्फेट्स लिमिटेड के कार्गो के लिए प्रभार

- (1). प्रत्येक माह के 1, 10 और 20वें दिन तीन समान किस्तों में प्रहस्तित कार्गो की मात्रा की बजाय रु. 30 लाख (तीस लाख) का प्रभार निश्चित किया गया है।
- (2). समेकित इकाई प्रभार (रुपये प्रति टन) जोकि वार्षिक श्रुपुट से भिन्न होगी वे निम्नलिखित हैं:-

क्र.सं.	विवरण	रु. प्रति टन
(क)	5 लाख टन तक	65.00
(ख)	5 से 10 लाख टन	50.00
(ग)	10 से 15 लाख टन	25.00
(घ)	और उपर्युक्त 15 लाख टन	25.00

- (3). उपर्युक्त (1) और (2) में यथा उल्लिखित के अनुसार प्रभारों के अलावा, पारादीप फास्फेट्स लिमिटेड अन्य प्रभारों नामतः दरमानों के अनुसार पाइलटेंज तथा टोवेज और पत्तन देयताएं केवल की अदायगी करेगा और अन्य प्रभारों जैसे बर्थ किराया, रैपिंग, मूरिंग प्रभारों की अदायगी नहीं करनी होगी।

2.17. उर्वरक बर्थ II में प्रहस्तित भारतीय कृषक उर्वरक सहकारी संस्था के कार्गो के लिए प्रभार।

- (1). रु. 4,69,35,000/- (रुपये चार करोड़ उनहत्तर लाख पैंतीस हजार केवल) प्रतिवर्ष के समीपवर्ती बर्थ प्रभार प्रहस्तित मात्रा की मात्रा पर ध्यान दिये बिना रु. 39,11,250/- प्रति माह की दर से अग्रिम रूप में मासिक आधार पर देय होंगे। यदि देय तारीख रविवार अथवा अवकाश दिवस को पड़ती है तो भुगतान अगले कार्य दिवस में किया जाएगा।
- (2). घाटशुल्क प्रभार निम्नलिखित दरों पर लागू होंगे:-

क्र.सं.	विवरण	रु. प्रति टन
(क)	5 लाख टन तक	86.52
(ख)	5 से 10 लाख टन	73.21
(ग)	10 से 15 लाख टन	53.24
(घ)	और उपर्युक्त 15 लाख टन	33.28

करार में यथा उल्लिखित अनुसार प्रत्येक स्लैब में घाटशुल्क की दरों में प्रत्येक तीन वर्षों के बाद 10 प्रतिशत की दर से वृद्धि की जाएगी। तदनुसार, अगली वृद्धि 01-04-2011 को देय होगा। बर्थ किराया प्रभारों की वर्ष 2011 में समीक्षा और संशोधन किया जाएगा। न्यूनतम गारंटीशुदा कार्गो 2.50 मिलियन टन प्रतिवर्ष है। न्यूनतम गारंटी में किसी कमी की स्थिति में, इफको अगले वित्तीय वर्ष के प्रथम माह के भीतर पूर्ण गारंटीशुदा कार्गो के लिए घाटशुल्क अदा करेगा।

- (3). उपर्युक्त (1) और (2) में यथा उल्लिखित के अनुसार प्रभारों के अलावा, इफको अन्य सेवा प्रभारों नामतः दरमानों के अनुसार पाइलटेज तथा टोवेज और पत्तन देयताएं आदि की प्रचलित दरमानों एवं समय-समय पर यथा संशोधित के अनुसार अदायगी करेगा।

अध्याय -III

पोत संबंधित प्रभार

3.1 बर्थ किराया प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति जीटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग
1.	विदेशगामी पोत	अ.डा. 0.002375
2.	तटीय	रु. 0.058

3.2 बर्थ किराये में रियायत

क्र.सं.	विवरण	रियायत
1.	मूरिंगों/लंगरगाहों में बर्थ किए गए पोत	50%
2	बर्थ के समीप दोहरी बैंकिंग वाले पोत	50%

टिप्पणियां:

- सकल टनभार (जीटी) संपूर्ण जलयान (इंजन कक्ष और क्रू स्थान सहित परंतु डैक के ऊपर का स्थान, केबिन, डैक शैलर्टर्स, चार्ट हाऊस आदि अतिरिक्त) की घन क्षमता है जैसाकि पोत के पंजीकरण प्रमाणपत्र में निर्दिष्ट है। आधा टन और अधिक एक टन गिना जाएगा और आधे टन से कम को छोड़ दिया जाएगा।
- डैक्स कार्गो वाले पोत के लिए, डैक कार्गो जीटी के निर्धारण के लिए पोत के जीटी में जोड़ा जाएगा जिसपर प्रभारों की गणना की जाएगी।
- दो टनभार वाले पोत के लिए, उच्चतर टनभार को पोत संबंधी प्रभारों की गणना के लिए लेखा में लिया जाएगा।
- बर्थ किराया पोत को उसके तैयार होने का संकेत देने के समय 4 घंटे बाद रूक जाएगा और बर्थ किराया की समाप्ति के लिए निर्धारित समय सीमा पक्षीय ज्वारभाटीय परिस्थितियों की चाह अथवा खराब मौसम के कारण अथवा रात्रि नेविगेशन सुविधा के अभाव के कारण जलयान का प्रतीक्षा समय के अलावा होगी।
 - गलत संकेत देने के लिए दंडात्मक बर्थ किराया एक दिन के बर्थ किराया प्रभार के बराबर होगा।
 - पोत का मास्टर/एजेंट्स नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत केवल पक्षीय मौसम परिस्थितियों और ज्वारभाटीय संचलनों के अनुसार होगा।
- पोत जो पत्तन जल सीमाओं के भीतर रोडस्टेड में बर्थ पर हैं, 4.375 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए रु0 107.57) प्रति घंटा अथवा उसका भाग वसूल किया जाएगा। तथापि, बर्थ की प्रतीक्षा में रोडस्टेड पर लंगर डाले पोतों के लिए उपर्युक्त प्रभार अदा नहीं करना होगा। इसके अलावा, कोई रोडस्टेड प्रभार वसूल नहीं किया जाएगा यदि पोत निम्नलिखित के लिए प्रतीक्षा करता है:
 - कार्गो के लिए
 - यदि पोतवणिकों/एजेंटों को जानकारी नहीं हो
 - यदि पोत किसी कारण से पत्तन निकासी के पश्चात सड़कों पर प्रतीक्षा करता है।
- 50 फीट एलओए और कम के अभियांत्रिक ट्रॉलरों के लिए रु0 472.50 प्रति माह अथवा भाग प्रभार्य होगा। केटेमर्नस फिशिंग नावों के लिए संयुक्त प्रभार रु0 5. 25 प्रतिदिन अथवा रु0 105 प्रति माह होगा।
- उतराई अथवा लदाई के पूरा होने के पश्चात, यदि पोत कार्य बदला जाता है, उस दिन के लिए पृथक बर्थ किराया वसूल किया जाएगा।
- ट्रंक-कॉल्लों, उपकरणों को नुकसान के लिए प्रभार वास्तविक अनुसार अतिरिक्त देय होगा।
- उस अवधि के लिए बर्थ किराया प्रभार्य नहीं होगा जब पोत पत्तन उपस्कर की खराबी अथवा बिजली गुल होने अथवा पत्तन पर आरोप्य किन्हीं कारणों से बर्थों पर निष्क्रिय रहते हैं।

10. प्राथमिकता और ऑस्टिंग प्राथमिकता प्रभार:

(i). प्राथमिकता बर्थिंग:

किसी पोत को 'प्राथमिकता' बर्थिंग प्रदान करने के लिए, पारादीप पत्तन न्यास एक दिन के बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष शुल्क अथवा बर्थ पर वास्तविक विराम की कुल अवधि के लिए परिगणित बर्थ किराया प्रभारों का 75 प्रतिशत, जो भी अधिक हो, वसूल किया जाएगा। उदाहरणार्थ, यदि बर्थ किराया प्रभार रु0 10,000 प्रति दिन हैं तो न्यूनतम शुल्क रु0 10,000/- अथवा बर्थ पर वास्तविक विराम की कुल अवधि के लिए परिगणित बर्थ किराया प्रभारों का 75 प्रतिशत अर्थात् रु0 7500 प्रति दिन, जो भी अधिक हो, वसूल किया जाएगा।

(ii). ऑस्टिंग प्राथमिकता:

किसी पोत को 'प्राथमिकता' बर्थिंग प्रदान करने के लिए, पारादीप पत्तन न्यास एक दिन के बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष शुल्क अथवा बर्थ पर वास्तविक विराम की कुल अवधि के लिए परिगणित बर्थ किराया प्रभारों का 100 प्रतिशत, जो भी अधिक हो, वसूल किया जाएगा। उदाहरणार्थ, यदि बर्थ किराया प्रभार रु0 10,000 प्रति दिन हैं तो न्यूनतम शुल्क रु0 10,000/- अथवा बर्थ पर वास्तविक विराम की कुल अवधि के लिए परिगणित बर्थ किराया प्रभारों का 100 प्रतिशत अर्थात् रु0 10,000 प्रति दिन, जो भी अधिक हो, वसूल किया जाएगा। इसके अलावा, किसी भी पोत को 'ऑस्टिंग प्राथमिकता' प्रदान करने के लिए यह पत्तन पोत के 'अन्दर स्थानांतरण' और 'बाहर स्थानांतरण' के लिए वसूल करेगा।

(iii). ऊपर यथा विनिर्दिष्ट 'प्राथमिकता' / 'ऑस्टिंग प्राथमिकता' प्रदान करने के लिए शुल्क सभी पोतों से इस तथ्य के होते हुए वसूल किया जाएगा कि 'प्राथमिकता' / 'ऑस्टिंग प्राथमिकता' केन्द्रीय सरकार द्वारा अथवा पत्तन न्यास द्वारा उनके अपने विनियमन के अधीन प्रदान किया जाता है, निम्नलिखित वर्गों के अलावा:

- (क). रक्षा मंत्रालय के लेखों पर कार्गो ढोने वाले पोत।
- (ख). सौहार्द भ्रमण पर आने वाले रक्षा पोत।
- (ग). महासागर विकास विभाग द्वारा अंटार्कटिका खोजयात्रा के प्रयोजन के लिए किराये पर लिए गए पोत।
- (घ). कोई अन्य पोत जिनके लिए पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा विशेष छूट प्रदान की गई है।

10. कार्गो कार्य के पूरा होने के दो घंटों के भीतर पोतों को नौचालन के लिए सभी प्रकार से तैयार रहना चाहिए। नौचालन के लिए पोत के तैयार रहने के समय संबंधी सूचना कम से कम एक घंटा पहले वीएचएफ पर और "1जी" पताका को फहराते हुए पोर्ट सिग्नल स्टेशन को संप्रेषित किया जाना चाहिए। पोत जो कार्य कार्य के पूरा होने के दो घंटों के बाद नौचालन के लिए तैयार नहीं होते हैं उन्हें बर्थ किराया अनुसूचियों में विनिर्दिष्ट दरों के अलावा 105 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए रु0 2582/-) प्रति घंटा अथवा उसका भाग की दर से दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार अदा करना होगा। वह अवधि जिसके लिए दंडात्मक बर्थ किराया वसूल किया जाना है वह कार्गो कार्य के पूरा होने से पोत के नौप्रस्थान के लिए तैयार होने तक दो घंटों की समाप्ति के समय से गिनती किया जाएगा।

11. 105 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए रु0 2582/-) की दर से दंडात्मक बर्थ किराया प्रभार उन पोतों पर लागू होगा जो परिचालनात्मक कारणों से बर्थों को खाली करने के लिए पारादीप पत्तन न्यास अथवा उसके द्वारा प्राधिकृत अधिकारियों द्वारा दी गई नोटिस अवधि की समाप्ति के दो घंटों से अधिक समय तक बर्थ का अभिग्रहण जारी रखते हैं।

12. तटीय पोतों की वरीयता बर्थिंग निम्नलिखित शर्तों के अनुसार मार्गदर्शित की जाएगी।

- (i) "तटीय पोत" को ऐसे किसी पोत के रूप में परिभाषित किया गया है जिसके पास जहाजरानी महानिदेशक/सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी किया गया वैध तटीय लाइसेंस हो और किसी पत्तन अथवा भारत में किसी स्थान से किसी अन्य पत्तन अथवा भारत में स्थान के बीच व्यापार करने के लिए ही विनियुक्त किया गया हो।
- (ii) महापत्तन कार्गो के मूल और अंतिम गंतव्य पर ध्यान दिये बिना भारत में एक पत्तन से भारत में दूसरे पत्तन तक माल का परिवहन करने के लिए पोतवणिकों को समर्थ बनाने के लिए शुल्क बल्क/सामान्य कार्गो तटीय पोतों को कम से कम एक बर्थ के लिए वरीयता प्रदान करेंगे। यह महापत्तनों में पहले से मौजूद ताप तटीय पाता कोयला, यदि कोई हो, के प्रहस्तन के लिए समर्पित बर्थ के अलावा होगा।
- (iii) रियायत करार और निजी टर्मिनलों में विंडो बर्थिंग के मौजूदा आबंटन तथा पत्तनों द्वारा परिचालित कंटेनर बर्थों की उपलब्धता के मद्देनजर विशिष्ट विंडो से तटीय कंटेनर पोतों के माध्यम से सभी महापत्तन वरीयता प्रदान करेंगे।
- (iv) पीओएल/द्रव्य कार्गो टैंकरों के मामले में, विभिन्न पत्तनों में यथा प्रचलित ऐसी वरीयताओं के संबंध में मौजूदा पद्धतियां जारी रहेंगी।
- (v) तटीय पोत जिन्हें वरीयता बर्थिंग प्रदान की जानी है उन्हें वरीयता बर्थिंग प्रभारों की अदायगी नहीं करनी होगी।
- (vi) तटीय पोत की बर्थिंग पर कोई प्रतिबंध नहीं होगा, उपर्युक्त के अनुसार वरीयता पर बर्थ किए गए तटीय पोत के अलावा, यदि यह पत्तन की सामान्य बर्थिंग नीति के अधीन पात्र होता है।
- (vii) तटीय पोत को बिना इस ओर ध्यान दिये तटीय दरों पर पत्तन प्रभारों की अदायगी करनी होगी कि इसे वरीयता पर अथवा अन्यथा बर्थ किया गया था।
- (viii) पत्तन पत्तनों के सीमाशुल्क बंध क्षेत्र के बाहर तटीय कार्गो के लिए एक्सक्लूसिव बर्थ, भंडारण क्षेत्रों तथा गेटों की संभावनाओं का पता लगायेंगे जिससे तटीय कार्गो को आवागमन में सुविधा प्रदान की जा सके।
- (ix) महापत्तन एक समय सीमा का स्पष्ट रूप से निर्धारण करेंगे जिसमें तटीय पोत पत्तन विशेष में बर्थ किया जाएगा। यह समय अवधि कार्गो तथा बर्थ पर निर्भर करते हुए भिन्न हो सकती है। प्रत्येक महापत्तन को एक विस्तृत कार्यवाही करनी होगी और यह दर्शाते हुए स्पष्ट व्यापार नोटिस जारी करना होगा कि उच्चतर समय सीमा जिसमें तटीय पोत को पत्तन में एक बर्थ दिया जाएगा।

3.3. पत्तन देयताएँ

1.	विदेशगामी पोत (प्रति जीआरटी प्रति प्रवेश)	अमेरिकी डॉलर 0.242
2.	तटीय (प्रति जीआरटी प्रति प्रवेश पोत)	रुपये 5.950

पत्तन देयताओं में रियायत निम्नलिखित पोतों पर विस्तारित होगी:

क्र.सं.	विवरण	रियायत
1.	बिना यात्रियों के ब्लास्ट में पत्तन में प्रवेश करने वाला पोत	25%
2.	बिना कार्गो अथवा यात्रियों के पत्तन में प्रवेश करने वाला पोत	50%
3.	पत्तन में प्रवेश करने वाला पोत और अपने स्वयं के उपभोग के लिए जल, बंकर, कोयला अथवा द्रव ईंधन के प्रावधानों के लिए आधी दरों पर पत्तन देयताएं वसूल की जाएंगी।	50%
4.	(1). कोई आनंद नौका (2). कोई पोत, जिसे पत्तन छोड़ना पड़ता है, मौसम के दबाव के कारण अथवा किसी नुकसान के परिणामस्वरूप पुनः प्रवेश के लिए बाधित होना पड़ता है। (3). केन्द्रीय सरकार अथवा राज्य सरकार से संबंधित अथवा सेवा में कोई पोत (4). कोई पोत जिसकी चक्रवात के खतरे के कारण पत्तन सीमाएं हों और पुनः प्रवेश (5). सफेद पताका और नीली पताका वाले युद्धक पोत अथवा भारत गणतंत्र की सेवा में पोत (6). ब्लास्ट में अथवा कार्गो/यात्रियों के साथ प्रवेश करना वाला परंतु यात्रियों/कार्गो को बिना उतारे अथवा लिए 48 घंटों में पत्तन छोड़ने वाला पोत (7). क्रू को उतारने अथवा लेने और 48 घंटों के भीतर पत्तन छोड़ने वाला पोत, खराब मौसम के कारण रोका गया क्रू सदस्य माना जाएगा।	100%

टिप्पणियां:

- (1). पोत की पत्तन देयताएं उस पोत के जीआरटी के अनुसार प्रासंगिक पोत समूह के सामने दी गई दर पर उसके कुल जीआरटी पर निर्धारित किया जाएगा।
- (2). बिना लंगर डाले और समुद्रयात्रा किए पत्तन पर यात्री को उतारने वाले पोत को पत्तन देयताएं अदा करनी होंगी।
- (3). भारतीय पत्तन (जैसे कलकत्ता) से विदेशी पत्तन और विदेशी पत्तन के लिए कार्गो लेते हुए दूसरे भारतीय पत्तन (जैसे पारादीप) पर आने वाला पोत, पत्तन देयताओं के प्रयोजन से पारादीप पर विदेशी पोता माना जाएगा।
- (4). पृथक्कृत ब्लास्ट वाले तेल टैंकर के लए, इसके अंतर्राष्ट्रीय टनभार प्रमाणपत्र के कॉलम "टिप्पणी" में निर्दिष्ट कम किया गया सकल टनभार को इसके सकल टनों के रूप में लिया जाएगा।

3.4 पाइलटेज और नौकर्षण:

क्र.सं.	स्लैब	दर प्रति जीआरटी	
		विदेशी	तटीय
1	30,000 जीआरटी तक	अ.डा. 0.509 प्रति जीआरटी	रु. 12.52 प्रति जीआरटी
2	30,001 से 60,000 जीटी	अ.डा. 15270 + अ.डा. 0.407 प्रति जीआरटी 30,000 जीआरटी से अधिक पर	रु. 375600 + रु. 10.01 प्रति जीआरटी 30,000 जीआरटी से अधिक पर
3	60,000 जीटी से अधिक	अ.डा. 27480 + अ.डा. 0.356 प्रति जीआरटी 60,000 जीआरटी से अधिक पर	रु. 675900 + रु. 8.76 प्रति जीआरटी 60,000 जीआरटी से अधिक पर

टिप्पणियां:

- (1) उपर्युक्त दरें पोत की क्षमता के आधार पर संवर्धनात्मक आधार पर वसूल की जाएगी।
- (2) उपर्युक्त दरें पर्याप्त क्षमता की टगों/लांचों की अपेक्षित संख्या के साथ एक अंतर्मुखी और एक बहिर्मुखी संचलन और पत्तन सुविधा के लिए पोतों के स्थानांतरण/स्थानांतरणों के लिए हैं।
- (3) पोत के कोल्ड संचलन के लिए, पाइलटेंज और नौकर्षण प्रभार उपर्युक्त अनुसूची में निर्दिष्ट दरों से 25 प्रतिशत अतिरिक्त वसूल किए जाएंगे।
- (4) जब किसी पोत को उसकी स्वयं की सुविधा के लिए स्थानांतरित अथवा हटाया जाता है, अथवा दूसरे पोत की सुविधा के लिए, पोत जिसके लिए स्थानांतरण किया गया है, उपर्युक्त अनुसूची के 50 प्रतिशत पर पाइलटेंज और नौकर्षण शुल्क अदा करना होगा।
- (5) पाइलट का रद्दकरण/विराम शुल्क:
 - (i). यदि कोई पोत डीटीआर मीटिंग में निर्धारित समयानुसार/पोत को भेजे गए मरीन संकेत के अनुसार नौचालन के लिए तैयार नहीं है तो उसे पाइलट के रद्दकरण के लिए अनुसूचित समय से कम से कम 2 घंटे पहले वीएचएफ पर पोत सिग्नल स्टेशन को सूचित करना होगा। यदि कोई पोत अनुसूचित समय से कम से कम 2 घंटे पहले पाइलट बुकिंग रद्द नहीं करवाता है तो उसे रद्दकरण प्रभार के रूप में 105 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए रु0 2582) अदा करने होंगे।
 - (ii). यदि पोत पाइलट के पहुंचने के 30 मिनटों के भीतर संचलन नहीं करता है तो पाइलटेंज के प्रयोजन से, उसे 30 मिनट से ऊपर इसके संचलन होने तक के लिए 105 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए रु0 2582) प्रति घंटा अथवा उसका भाग अतिरिक्त प्रभार अदा करना होगा।
 - (iii). यदि पोत संचलन पाइलट के पहुंचने के पश्चात किया जाता है तो 210 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए रु0 5164) का रद्दकरण प्रभार अदा करना होगा।
 - (iv). यदि एक बहिर्गामी बंध पोत खराब मौसम के कारण पाइलट को पत्तन सीमाओं के बाहर रखता है तो पाइलट के पत्तन पर ड्यूटी के लिए वापस रिपोर्ट करने तक पोत के मास्टर द्वारा 315 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए रु0 7746) प्रतिदिन अथवा भाग की दर से क्षतिपूर्ति करनी होगी। इसके अलावा, जलयान पर पाइलट के रहने और खाने का व्यय और उसे पत्तन पर वापस भेजने की लागत भी पोत के स्वामी द्वारा देय होगी।
 - (v). यदि किसी पाइलट को पोत की बोर्डिंग से पहले आधे घंटे से अधिक समय के लिए पाइलट को पाइलट लॉच में रोककर रखा जाता है तो पाइलट के पोत पर पहुंचने तक 105 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए रु0 2582) की दर से अतिरिक्त प्रभार वसूल किया जाएगा।
- (5). लैश बाजों को ले जाने के लिए, 157.5 अमेरिकी डॉलर प्रति घंटा प्रति टग की दर से टग किराया प्रभार वसूल किए जाएंगे।
- (6). उनकी सुविधा के लिए पोत के वार्पिंग हेतु 525 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए रु0 12,910) वसूल किया जाएगा, यदि वार्पिंग दूसरे पोत की सुविधा के लिए अपेक्षित हो, प्रभार उस पोत द्वारा देय होगा जिसकी सुविधा के लिए वार्पिंग किया जाता है। यदि वार्पिंग पत्तन सुविधा के लिए की जाती है तो प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे।
- (7). यदि किसी बर्थ से योकोहामा फेंडर के निर्धारण/हटाने के लिए अनुरोध किया जाता है, 315 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए रु0 7746) प्रभार तत्संबंधी पोतों अथवा आयातकों/निर्यातकों अर्थात् जो अनुरोध करता है, से वसूल किया जाएगा। यह प्रभार दोगुना बैंकिंग प्रचालनों के लिए योकोहामा फेंडर उपलब्ध करवाने के लिए लागू होगा।
- (8). उस पोत से 420 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए रु0 10,328) प्रभार वसूल किया जाएगा जिसका संचलन रविवार/अवकाश दिवस के लिए सुनियोजित था परंतु पोत के नहीं पहुंचने/देरी से पहुंचने, कार्गो/कार्य के पूरा नहीं होने आदि जैसे पोत पर आरोप्य विभिन्न कारणों से संचलन नहीं कर पाया था।
- (9). जब पोत स्थानांतरण पत्तन की सुविधा के लिए किया जाता है तो स्थानांतरण प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे। पत्तन सुविधा के लिए पोतों का स्थानांतरण निम्नलिखित अर्थ में परिभाषित किया गया है:
 - (i). यदि एक कार्यगत कार्गो पोत को दूसरे बर्थ पर स्थानांतरित करना अपेक्षित हो ताकि उसी बर्थ में अथवा एलओए, बीम, ड्राफ्ट, आदि की सीमा के मद्देनजर गोदी में किसी अन्य बर्थ में दूसरे पोत की बर्थिंग अथवा नौचालन किया जा सके, ऐसे स्थानांतरण पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण माने जाएंगे।
 - (ii). आयात के भंडारण स्थान की अनुपलब्धता अथवा ढके हुए स्थान की अपेक्षा वाले निर्यात कार्गो के कारण से यदि एक कार्यगत कार्गो पोत को एक बर्थ से दूसरे बर्थ में स्थानांतरित किया जाता है तो ऐसा स्थानांतरण पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण माना जाएगा।
 - (iii). जब कभी कंटेनर लदाई/उतराई की सुविधा के लिए किसी पोत को कार्गो बर्थ से गैन्ट्री बर्थ पर स्थानांतरित किए जाने की आवश्यकता हो तो ऐसा स्थानांतरण पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण माना जाएगा बशर्ते पोत के एजेंटों को इसके लिए अपने बर्थिंग आवेदन में इसके लिए विशिष्ट अनुरोध करना होगा।
 - (iv). जब कभी किसी पोत को स्ट्रीम के रास्ते से एक बर्थ से दूसरे बर्थ में स्थानांतरित किए जाने की आवश्यकता हो ताकि दूसरे पोत अथवा उसी पोत को एलओए, बीम, ड्राफ्ट, आदि की सीमा के मद्देनजर व्यवस्थित किया जा सके, ऐसे स्थानांतरण पत्तन सुविधा के लिए माने जाएंगे।
 - (v). जब कभी किसी पोत को दूसरे आस्टिंग प्राथमिकता बर्थ को व्यवस्थित करने के लिए स्थानांतरित किया जाता है तो ऐसा स्थानांतरण पत्तन सुविधा के लिए माना जाएगा।

- (vi). जब कभी पोतों को उच्चतर ड्राफ्ट के पोत को व्यवस्थित करने के लिए डीप ड्राफ्ट लंगरगाह से कम ड्राफ्ट लंगरगाह पर स्थानांतरित किए जाने की आवश्यकता हो, ऐसा स्थानांतरण पत्तन सुविधा के लिए माना जाएगा।
- (vii). जब कभी पोतों को बर्था/मूरिंग/जेट्टी पर कार्यगत कार्गो को हाइड्रोग्राफिक सर्वेक्षण, निकर्षण, बर्था की मरम्मतों अथवा अनुरक्षण और इसी प्रकार के अन्य कार्यों के लिए स्थानांतरित किए जाने की आवश्यकता हो, ऐसा स्थानांतरण पत्तन सुविधा के लिए माना जाएगा।
- (viii). यदि कोई पोत पत्तन उपस्कर की गलत-कार्य, बर्था को साफ करने आदि के कारण से स्थानांतरित किया जाता है तो यह पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण माना जाएगा।

3.5 सिंगल बॉय मूरिंग (एसबीएम) के लिए प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति जीआरटी	
		विदेशी अमेरिकी डॉलर	तटीय रुपये
क	बर्था किराया: (प्रति घंटा)	0.00060	0.20
ख	पाइलटेंज (प्रति प्रवेश बर्था न्यूनतम 5775 अमेरिकी डॉलर/रु० 2.5 लाख)	0.260	8.00
ग	टग किराया प्रभार (प्रति घंटा)	1500	24375
घ	पत्तन देयताएं प्रति प्रवेश	0.242	7.85
ङ.	पाइलट उपस्थिति प्रति घंटा	40	1350

टिप्पणी: टग किराया प्रभारों की गणना के लिए, समय बर्thing से अबर्thing तक गिना जाता है।

3.6 आरओ-आरओ जलयान के माध्यम से वाहनों के तटीय परिवहन के लिए प्रभार

आरओ-आरओ जलयान के माध्यम से वाहनों के तटीय परिवहन के लिए पोत संबंधित प्रभारों तथा कार्गो संबंधित प्रभारों पर 80 प्रतिशत छूट 20 सितम्बर 2016 से दो वर्षों की अवधि के लिए प्रदान की जाएगी।

अध्याय- IV

विविध प्रभार

4.1 शिपिंग को जल आपूर्ति के लिए प्रभार

मद	दर प्रति मी०ट० अथवा उसका भाग	
	विदेशी	तटीय
1. बर्था पर प्रत्यक्ष जल आपूर्ति	4 अमेरिकी डॉलर परंतु न्यूनतम 60 अमेरिकी डॉलर	रु. 98.35 परंतु न्यूनतम रु. 1475.00
2. बाजों द्वारा जल आपूर्ति:		
(i) मूरिंग घाट/जेट्टी पर	8 अमेरिकी डॉलर परंतु न्यूनतम 320 अमेरिकी डॉलर	रु. 196.70 परंतु न्यूनतम रु. 7868.00
(ii) लंगरगाह (सड़कों) पर	18.90 अमेरिकी डॉलर परंतु न्यूनतम 1575 अमेरिकी डॉलर	रु. 464.71 परंतु न्यूनतम रु. 38726.00

टिप्पणियां:

- (1). जब जल बाज का आदेश दिया जाता है परंतु बाज पहुंचने से पहले रद्द किया जाता है तो 21 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए रु. 516.05) का रद्दकरण शुल्क वसूल किया जाएगा। बाज के पहुंचने के पश्चात, रद्दकरण शुल्क 315 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोतों के लिए रु. 7746) वसूल किया जाएगा।

- (2). एक बार में एक माँग पर वैयक्तिक पोटों को आपूर्तित जल की संपूर्ण मात्रा न्यूनतम प्रभारों की वसूली, यदि कोई हो, के प्रयोजन से एक आपूर्ति मानी जाएगी। आपूर्ति में पतन न्यास के विफल रहने पर अथवा खराबी आदि के कारण से निलंबित आपूर्ति की स्थिति में, प्रभारों की वसूली के लिए वास्तविक आपूर्तित क्षमता को लिया जाएगा।

टिप्पणी: संबद्ध उपयोक्ता अटेंडेंट लेबर की आपूर्ति करेगा।

4.2. धर्मकाँटा/भार मानकों के उपयोग के लिए भारतोलन प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर
1.	लौह-अयस्क/क्रोम अयस्क/अन्य अयस्कों के लिए धर्मकाँटा प्रभार	रु. 2.00 प्रति टन परंतु न्यूनतम रु. 20 प्रति परेषण
2.	अन्य घटकों के लिए धर्म काँटा प्रभार	रु. 3.00 प्रति टन परंतु न्यूनतम रु. 30 प्रति परेषण

4.3. निषेधित क्षेत्र के भीतर निजी धर्मकाँटे पर तोले गए कार्गो के लिए भारतोलन प्रभार

निजी धर्म काँटा परिचालक उपर्युक्त खंड 4.2 में निर्धारित दरों के अनुसार भारतोलन प्रभार वसूल करेंगे और पीपीटी के साथ निम्नलिखित हिस्सा बांटेंगे:

क्र.सं.	विवरण	दर
1.	संस्थापकों के अपने कार्गो का भारतोलन	रु. 0.30 प्रति मी0ट0
2.	अन्य उपयोक्ताओं के कार्गो का भारतोलन	रु. 1.00 प्रति मी0ट0

टिप्पणियाँ:

- (1). परेषण अर्थात् पोट के संबंध में नौभरण/प्रेषण लिए भारतोलित की जाने वाली कुल मात्रा।
 (2). अपूर्ण टन को अगले उच्चतर टनभार में पूर्णांकित किया जाएगा।

4.4. दस्तावेजों की प्रमाणित प्रतिलिपियाँ/प्रमाणित लेखा बही आंकड़ों की आपूर्ति के लिए शुल्क

रु. 20 प्रति पृष्ठ यूनिवर्सल आकार।

4.5. मरीन प्रचालनों के लिए कुशल कार्मिक की आपूर्ति:

किसी भी प्रकार के मूरिंग और अमूरिंग अथवा किसी मरीन प्रचालन के लिए कुशल व्यक्ति की आपूर्ति हेतु 2 अमेरिकी डॉलर (तटीय पोट के लिए रु. 49.18) प्रति व्यक्ति प्रति घंटा अथवा उसका भाग, परंतु न्यूनतम 2 घंटे, शुल्क वसूल किया जाएगा।

4.6. कबाड़ प्रभार:

कबाड़ प्रभार कबाड़ हुए सामानों के मूल्य पर 20 प्रतिशत यथामूल्य की दर से वसूल किया जाएगा। यदि सामान जल द्वारा खराब हो जाता है तो ग्राहकों द्वारा यथा स्वीकार्य सामानों के मूल मूल्य पर उपर्युक्त प्रतिशत वसूल किया जाएगा।

4.7. हैलिकॉप्टरों के लिए लैंडिंग प्रभार

रु0 4,000 प्रति एक लैंडिंग और उड़ान। राज्य सरकार, सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों और निजी उपयोक्ताओं से संबंधित हैलिकॉप्टरों के लैंडिंग के लिए हैलीपैड के उपयोग के उपयोग के मामले में यह दर प्रभावी है। तथापि, पतन के अतिथि रूप में घोषित यात्रियों को लिए हुए हैलिकॉप्टरों को ऐसे प्रभारों से छूट दी जा सकती है।

4.8. नौभरिकों को ऑन बोर्ड श्रमिकों की आपूर्ति के लिए प्रभार

सभी प्रकार के कार्गो के प्रहस्तन के लिए नौभरिकों को आपूर्तित श्रमिकों पर मजदूरी का 100 प्रतिशत।

4.9. आईओएचपी में टिपलिंग के लिए लेबर अधिभार।

क) लौह अयस्क गुटिटका रु. 70 प्रति टन

ख) ताप कोयला रु. 120 प्रति टन

4.10. अंतरलदाई प्वाइंट पर अंतरलदाई किए गए कार्गो पर शुल्क

पीपीटी की सीमाओं के भीतर अंतरलदाई प्वाइंट पर मदर पोट से/को अंतरलदाई किए गए कार्गो पर रु. 10 प्रति टन का शुल्क वसूल किया जाएगा।

टिप्पणी:-

- (i) पारादीप पत्तन न्यास की सीमाओं के भीतर अधिसूचित क्षेत्र में अंतरलदाई परिचालनों के लिए ही इस्तेमाल किए जाने वाले द्वारा 20 08 12” उ. लंबाई 087 14 00” पू. अभिविहित स्थिति के चारों ओर 2 नौटिकल मील का दायरा शामिल है जिसे 'अंतरलदाई प्वाइंट' कहा जाएगा।
 - (ii) अंतरलदाई प्वाइंट पर मदर पोत से/को अंतरलदाई किए गए कार्गो पर कोई अन्य प्रभार वसूल नहीं किया जाएगा।
 - (iii) उक्त शुल्क अंतरलदाई परिचालनों के शुरू होने की तारीख से पांच वर्षों की अवधि के लिए वैध होगा। चूंकि अंतरलदाई परिचालन 07-10-2014 से शुरू हुआ था, इसलिए उक्त शुल्क परिचालन के शुरू होने की तारीख से 5 वर्षों अर्थात् 06-10-2019 तक लागू रहेगा।
- 4.11** आरओ-आरओ परिचालन के माध्यम से उतारे या चढ़ाये जाने वाले ऑटोमोबाइल्स के मामले में, रु. 1000/- प्रति इकाई की दर से प्रभार वसूल किया जाएगा।
- 4.12** किसी कार्गो/कंटेनर परिचालन के लिए, यदि किसी पोत को किसी हैच कवर/पोन्टून में उतारा/पुनःलादा जाता है तो घाटशुल्क रु. 200/- प्रति इकाई की दर से प्रत्येक परिचालन हेतु वसूल किया जाएगा।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 24th October, 2017

No. TAMP/90/2016-PPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from Paradip Port Trust for general revision of its Scale of Rates, as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/90/2016-PPT

Paradip Port Trust

...

Applicant

QUORUM

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 15th day of September 2017)

This case relates to the proposal received from Paradip Port Trust (PPT) for general revision of its Scale of Rates (SOR).

2.1. The existing SOR of the PPT was last approved by this Authority vide Order no. TAMP/62/2009-PPT dated 25 March 2011. This Order was notified in the Gazette of India on 23 May 2011 vide Gazette no. 111 prescribing the validity of the SOR till 31 March 2013.

2.2. Vide the said Order, an across the board reduction of 32% was effected on all cargo handling charges (except for the cargo related charges prescribed for the cargo of Paradeep Phosphates Limited handled at Fertilizer Berth No.1 and for the cargo of the Indian Farmers Fertilizers Co-operative (IFFCO) handled at Fertilizer Berth No.2, since the cargo related charges at these berths are governed by the separate bilateral agreements between the PPT and the concerned parties) and status quo was maintained in respect of all other charges.

3.1. The PPT had filed its proposal for revision of the SOR on 27 August 2012. The proposal was taken up on consultation and a joint hearing was also held on 25 February 2013. When the case was being firmed up for final consideration of this Authority, the PPT vide its communication dated 30 October 2013 submitted that as the financial year 2012- 13 is already over, it desires to consider the same. Also, the cargo mix estimated to be handled had undergone change. Moreover, due to severe cyclone on 12 October 2013, port had suffered damages to its properties to the tune of ₹ 82.71 crores and that if the damages are not met by the Government of India, the PPT will have to meet the restoration cost from its internal resources which will affect its internal resources. In view of the above position, the PPT sought time to submit a revised proposal for general revision of its SOR and requested for continuation of levy of tariff as per existing SOR.

3.2. Based on the request made by PPT, this Authority extended the validity of SOR of PPT upto 31 March 2014 vide its Order no. TAMP/62/2009 dated 10 January 2014. The PPT was also directed to file its revised proposal by 31 January 2014.

3.3. In the absence of receipt of a proposal from the Port, the PPT was reminded to file a proposal. Simultaneously, to avoid a vacuum in the Scale of Rates, this Authority, at periodic intervals, has extended the validity of the SOR vide its Orders dated 4 April 2014, 4 July 2014, 30 September 2014 and 2 January 2015.

3.4. In the meanwhile, the Tariff Policy, 2015, applicable for Major Port Trusts came into effect from 13 January 2015. Consequently, as stipulated in Clause 1.5 of the Tariff Policy, this Authority in June 2015 issued the Working Guidelines to operationalize the said Tariff Policy, 2015. Accordingly, the PPT was advised to file a revised proposal in accordance with the new Tariff policy of 2015.

3.5. Given that this Authority is yet to receive the revised proposal from PPT and also since the new Tariff Policy, 2015 has come into effect, the PPT would have to formulate its revised proposal in accordance with the new Tariff Policy of 2015 announced by the MOS. The proposal of PPT as and when received would have to be processed following the new Tariff Policy, 2015. In view of the above position, this Authority vide its Order no. TAMP/55/2012-PPT dated 13 February 2015 closed the proposal of PPT and decided to treat the revised proposal to be filed by PPT afresh.

3.6. Thereafter, this Authority at periodic intervals has extended the validity of the SOR vide its Orders dated 28 April 2015, 10 November 2015, 6 May 2016 and 7 October 2016 to avoid a vacuum in tariff and for the reasons cited in the said Order. While extending the validity at each occasion, the PPT was advised by this Authority to file the general revision proposal immediately.

4.1. In this backdrop, the PPT has filed its proposal for general revision of its SOR following Tariff Policy, 2015 vide its letter No. FA/RE/802/Pt.I/2015/1599 dated 6 December 2016.

4.2. The submissions made by the PPT in its proposal dated 6 December 2016 are as follows:

- (i). Penalty for non-achievement of performance of vessel at Mechanised Coal Handling Berths as per the recommendation of BCG has already been implemented from 1 November 2015 with the consent of port users.
- (ii). As per the directive of Government of India, the PPT has spent ₹. 4.85 crores during the 2016-17 towards insurance premium of port properties that will be continued in future years also which could not be considered while preparing the cost data i.e. Annual Revenue Requirement in the absence of the appropriate provision in the formats.
- (iii). As per the directive of Government of India, the PPT will take up the following projects during the next 2-3 years which require huge outgo of fund that can be generated through Internal Resources.
 - (a). Smart City
 - (b). Outer Harbour
 - (c). Solar Power Plant
 - (d). Railway connectivity through Indian Port Rail Company Ltd
 - (e). Inland Waterway Terminal
 - (f). Upgradation of IOHP etc.
- (iv). The Government of India has fixed stiff RFD targets towards operating ratio and cost per tonne. In order to generate required fund for the projects and to achieve RFD targets the PPT decided not to revise the existing tariff and the same rates should be continued. This has been discussed in the several review meeting chaired by higher authorities of Ministry of Shipping.
- (v). Thus, no revision has been proposed by PPT and the existing rates are proposed to continue.
- (vi). The performance parameters are taken as average of last two years from 31.03.2013 to 31.03.2015 (Form-6).

4.3. The PPT has furnished detailed computation of Annual Revenue Requirement (ARR) under Form 1 and Revenue estimation at the proposed SOR in Form 3, as reproduced below:

(₹ in crores)

Sl. No.	Description	Y1 (2011-12)	Y2 (2012-13)	Y3 (2013-14)
(1)	Total Expenditure (As per Audited Annual Accounts)			
(i)	Operating expenses(including depreciation)	290.17	291.87	382.98
(ii)	Management & General Overheads	94.73	107.72	125.42
(iii)	Finance and Miscellaneous expenses(FME)	59.13	87.75	178.42
	Subtotal1=(i)+(ii)+(iii)	444.03	487.34	686.82
(2)	Less Adjustments:			
(i)	Estate related expenses			
	(a)Operating expenses(including depreciation)	49.63	40.82	48.51
	(b) Allocated Management & Administrative Overheads	4.10	4.52	5.21
	(c) Allocated FME	2.56	3.68	7.41
	Subtotal 2(i)=[(a)+(b)+(c)]	56.29	49.03	61.12
(ii)	Interest on loans	0.21	0.21	0.21
(iii)	4/5 th of One time expenses, if any like arrears of wages, arrears of pension/ gratuity, arrears of exgratia payment, etc.(list out each of the items)			
	(a)Wage arrears			
	(b)			
	(c)			
	Subtotal 2(iii)=[(a)+(b)+(c)]	0	0	0
(iv)	4/5 th of the Contribution to Pension Fund	32.00	61.95	92.16
(v)	Management & General Overheads over & above 25% of the aggregate of the operating expenditure and depreciation	1.36	6.20	0.00
(vi)	Expenses relevant for tariff fixation of Captive Berth, if any governed under clause 2.10 of the Tariff Policy,2015			
	(a) Operating expenses			
	(b) Depreciation			
	(c) Allocated Management & Administrative Overheads			
	(d) Allocated FME			
	Subtotal 2(vi)=[(a)+(b)+(c)+(d)]	0.00	0.00	0.00
	Total of2=2(i)+2(ii)+2(iii)+2(iv)+2(v)+2(vi)	89.86	117.39	153.49
(3)	Total Expenditure after Total Adjustments (3=1-2)	354.17	369.95	533.33
(4)	Average Expenses of Sl. No.3= [Y1+Y2+Y3]/3			419.15

(5)	Capital Employed			
	(i) Net Fixed Assets as on 31.03.2014(As per Audited Annual Accounts)	1317.07		
	(ii) Add: Work in Progress as on 31.03.2014 (As per Audited Annual Accounts)	129.07		
	(iii) Less: Net value of Fixed assets related to Estate activity as on 31.03.2014 as per Audited Annual Accounts.	65.91		
	(iv) Less: Net value of fixed assets, if any, transferred to BOT operator as on 31 March 2014 as per Audited Accounts	0		
	(v) Less: Net value of fixed assets as on 31 March 2014 as per Audited Accounts relevant to be considered for captive berths, if any, under clause 2.10 of the Tariff Policy, 2015.	0		
	(vi) Add: Working Capital as per norms prescribed in clause 2.5 of the Working Guidelines			
	(a) Inventory(One year average consumption)	15.25		
	(b) Sundry Debtor(2month estate income & terminal charges payable by Railway)	17.82		
	(c) Cash(one month cash expenses)	40.81		
	(d) Sum of (a)+(b) +(c)	73.87		
	(vii). Total Capital Employed[(i)+(ii)-(iii)-(iv)-(v)+(vi)(d)]	1454.10		
(6)	Return on Capital Employed 16% on Sl.No.5(vii)	232.66		
(7)	Annual Revenue Requirement (ARR) as on 31 March 2014 [(4)+(6)]	651.81		
(8)	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2014-15 i.e.@6%(7*1.06)	690.91		
(9)	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2015-16 i.e.@3.82%(7*1.0382)	717.31		
(10)	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)	717.31		
(11)	Revenue Estimation at the proposed indexed SOR within the ceiling indexed ARR estimated at Sl No.10 above	706.01		

- (ii). The PPT has furnished working of revenue estimation in Form 3 considering the proposed tariff based on the actual traffic of 2014-15. As per the said form, the total revenue estimated is ₹. 706.01 crores at the proposed tariff.
- (iii). The Performance Standards proposed by PPT in Form-6, based on the average of last three years viz., 2012-13 to 2014-15, are as follows:

Sl. No.	Performance parameters	Proposed Performance standards
(1)	Cargo Related Services	
(a)	Average Ship Berth day Output (in tonnes) in respect of Major Cargo Groups	
(i)	Geared vessel	10,000
(ii)	Gearless vessel	11,500
(iii)	Thermal Coal export (MCHP)	45,000
(iv)	Iron Ore/ Iron ore pallet (IOHP)	15,000
(v)	Thermal Coal in IOHP	12,000
(vi)	Crude Oil	1,00,000
(b)	Average moves per hour (in TEUs) in respect of Containers	NA
(2)	Vessel Related Services	
(a)	Average Turnaround Time of Vessels (in days) port a/c	3
(b)	Average Pre-Berthing Time of Vessels (in days) port a/c	1
(3)	Any other parameters found relevant by the Port	---

5.1. The documents received from the PPT are as per the checklist of documents indicated in the Tariff Policy 2015, for filing the proposal. However, the PPT did not furnish the minutes of the Board meeting. Therefore, the PPT vide its email dated 5 August 2017 has furnished the copy of the Board resolution approving the revised Scale of Rates, at our request.

5.2 Further, Clauses 3.2 and 3.3. of the Tariff Policy, 2015, stipulate that Major Port Trusts shall host the draft SOR along with the proposed Performance Standards on its website, giving the designated email address of Port as well as of TAMP for comments of relevant users / User Organisations, within 15 days' time. The Major Port Trust is to submit its replies on the comments to be received from Port Users to TAMP not later than 15 days from the last date of receipt of comments from the port user. In this regard, the PPT in its proposal had not made any mention about hosting of draft SOR and Performance Standards in the website of the PPT. When this was pointed out to PPT, the PPT vide its email dated 22 December 2016 and subsequent email dated 11 January 2017 has confirmed that the proposed SOR has been hosted on the web site and that the port users have been intimated to furnish their comments. Further, the PPT also informed that the PPT has not received any comments from the users even after the expiry of the prescribed period of 15 days.

5.3. Neither the PPT nor this Authority have received any comments from any of the users/ user organizations, till the case was finalised.

6.1. A joint hearing on the case in reference was held on 27 February 2017 at the PPT premises in Bhubaneswar. At the joint hearing, the PPT and the users/ user organisations have made their submissions.

6.2. As decided in the joint hearing, the users/ user organisations were requested vide our letter dated 03 March 2017 to furnish their specific comments on the changes proposed by PPT in its Scale of Rate of PPT with supporting analysis to the PPT. Simultaneously, the PPT was also requested vide our letter dated 03 March 2017 to revise its proposal, if required, based on the information to be furnished by the users / user organizations.

7.1. After reminder dated 10 April 2017, the PPT vide its letter dated 03 May 2017 has furnished the revised SOR. Though status quo was maintained in the rates, the PPT was seen to have made substantial changes in the notes/ conditionalities governing the levy of the rates.

7.2. In view of the substantial changes, a copy of the revised Scale of Rates of PPT was forwarded to the concerned users/ user organizations for their comments. None of the users/ user organisations have furnished their comments on the revised Scale of Rates, till the case was finalised.

8. Based on a preliminary scrutiny of the revised Scale of Rates, the PPT was requested vide our letter dated 31 May 2017 to furnish information/ clarification on some points. After reminder dated 13 June 2017, the PPT has responded vide its letter dated 5 August 2017. The information/ clarification sought by us and the response of PPT thereon are tabulated below:

Sl. No.	Information sought by us	Reply of PPT
1.	<u>Cargo of Paradeep Phosphates Limited (PPL) and Indian Farmers Fertilisers Co-operative (IFFCO):</u>	
(i).	Charges for Cargo of Paradeep Phosphates Limited (PPL) handled at Fertiliser Berth (i) and Indian Farmers Fertilisers Co-operative (IFFCO) handled at Fertiliser Berth (II), which are existing at clause 2.7 and 2.8 respectively in the present SOR has not been proposed in the proposed SOR. The reasons for not proposing the said clauses may be spelt out and also state how the charges are recovered from the PPL and IFFCO for cargo handled at Fertiliser Berth (i) and Fertiliser Berth (ii) respectively in the absence of the above clauses in the proposed SOR.	The charges of PPL (Paradip Phosphates Limited) and IFFCO (Indian Farmers Fertilizers Co-operative) has not been included in General SoR due to following reasons; (a) PPL and IFFCO are governed under 2 different agreements with PPT. The charges are levied as per the terms and conditions of the agreements. (b) The validity of the agreement is different than that of the validity of General SoR.
(ii).	Harmonious reading of clause 2.10 of the Tariff Policy, 2015 and Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 would reveal that tariff for captive berth has to be notified by the Authority.	No comments furnished by PPT.

Sl. No.	Information sought by us	Reply of PPT
2.	<p><u>Hire Charges for cargo handling equipment / Charges for use of HMC</u></p> <p>Clause 2.15 A of the existing SOR prescribed Hire Charges for Cargo handling equipment. In the proposed draft SOR, the clause 2.15A has been proposed to be deleted. PPT to explain how the revenue will be collected in case the users avail the services of the cargo handling equipment provided by the PPT in the absence of the said clause in the proposed SOR.</p> <p>With regard to charges for use of Harbour Mobile cranes installed by the private operators, the Authority vide Order No. TAMP/54/2007-PPT dated 2 July 2015 has approved following charges to be inserted as item at 2.15 (B) of the SOR.</p> <p>Charges for use of Harbour Mobile Cranes (HMCs) installed by the private operators. (Rate per MT)</p> <p>(a) HMC installed by Jindal Steel Limited ₹.65.88</p> <p>(b) HMC installed by Chennai Radha Engineering Works ₹.73.54</p> <p>However, the charges for use of Harbour Mobile Cranes (HMCs) installed by the private operators have not been included in the proposed SOR. PPT is requested to clarify the reason for not including the said charges in the proposed SOR.</p>	<p>At PPT, nearly 13 numbers of Harbour Mobile Cranes (HMCs) were inducted under license through various tendering process either on revenue sharing basis or on upfront premium payment basis. Till the time of filing the present SoR proposal 3 (three) numbers of HMC have already been phased out and another 2 (two) are likely to be phased out during in September, 2017.</p> <p>Further the validity of these rates are not same as that of SoR, the same has not been included in SoR proposal.</p>
3.	<p><u>Free Storage period of levy of demurrage in transit accommodation</u></p> <p>In the present SOR, for unclaimed/ uncleared goods sold by auction, free period of 3 days shall count from day of auction (Note 5 of clause 2.10). The free period of 3 days has been proposed to increase to 90 days (Note v of clause 2.9). As such PPT may furnish the rationale for increasing the free time from 3 days to 90 days. As the PPT is aware, cargo lying in the port premises beyond a reasonable and justifiable free dwell time may hamper port operations, apart from loss of revenue to the Port.</p>	<p>Paradip Port Trust primarily deals with bulk cargo. While the liquid bulk and other dry bulk cargo imported are directly taken into the premises of the importer through pipelines and conveyors. Dry bulk cargo handled conventionally are stored in the port premises. The unclaimed/ uncleared dry bulk cargo left over inside the Port storage areas when proposed for clearance through auction as per the provisions of MPT Act, 1963, PPT has witnessed poor bidding response for following reasons :</p> <p>(i). It is not possible to clear the entire quantity sold in auction with 3 free days</p>

Sl. No.	Information sought by us	Reply of PPT
		<p>being voluminous in nature and demurrage thus can accrue in telescopic rate as per the extant SoR. Demurrage in such cases to be paid will far exceed than the prices of the material sold in auction, thus the 3 days free time is unattractive to prospective bidders.</p> <p>(ii). Apart from the time required for processing and obtaining customs cleared documents, the buyer is required to obtain permission for clearance of such bulk cargo (minerals) from Mining Department, Govt. Of Orissa for transportation of such materials as per the Orissa Minerals (Prevention of Theft, Smuggling and Illegal Mining and Regulation of Possession, Storage, Trading and Transportation) Rules, 2007. Further for the new importers, it takes at least 3 weeks to obtain such mining permission from Government of Orissa.</p> <p>As a result of this, it is difficult to get successful bidders for selling of unclaimed / uncleared goods through auction and the space occupied within the port premises with unclaimed / uncleared goods cannot be utilized for productive purpose.</p> <p>In order to tackle the above problem 90 days free period has been proposed.</p>
4.	<p><u>Vessel Related Charges</u></p> <p>The clauses related to collection of vessel related charges viz. Berth hire, Port Dues and Pilotage & Towage charges for the Lash Barges prescribed in the existing SOR have not been proposed in the proposed SOR. PPT is requested to furnish the reasons for not proposing the said clauses in the proposed SOR.</p>	<p>Lash ships generally over the years in the world have been phased out. Incidentally, LASH ships have not called at Paradip Port over last 15 years. In view of the above, it has been proposed to delete the clause.</p>
5.	<p><u>Additional Tariff items under Miscellaneous charges</u></p> <p>As seen from the revised proposed SOR submitted by PPT, the following additional tariff items have been proposed:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Automobiles to be landed and shipped through Ro-Ro operations. ○ Wharfage for any cargo/ containers operations, if a vessel has to unload/reload any hatch cover/ pontoon ○ Siding charges - (a) for warehousing zone (b) for other siding charges. <p>The reasons for prescribing the above tariff items and the basis for arriving the proposed tariff may please be explained. Further, income from these additional tariff</p>	<p>In the year 2016, PPT received interest from a shipping liner to bring Pure Car Carriers (PCC) which may require port facility for loading/unloading of car/automobile etc .through Ro-Ro operation for which the existing tariff does not provide any specific rate for which, PPT has now proposed the tariff for such operations.</p> <p>The revenue to be generated being negligible may not have a direct impact on the overall tariff structure of the port.</p>

Sl. No.	Information sought by us	Reply of PPT
	<p>items has not been captured in the revenue estimation for arriving ARR at the proposed tariff. The PPT is requested capture the additional revenue arising from the above tariff items for arriving ARR.</p>	<p>In recent past, PPT witnessed that occasionally, some container feeder ships and project cargo ships at the port have to unload and reload hatch covers/pontoons for which not only the operational time of the berth by the ship is being used but also the same involves use of port workers and infrastructure. In absence of any rate in the past, the proposed rate has been made for such facilities.</p> <p>The revenue to be generated being negligible may not have a direct impact on the overall tariff structure of the port.</p> <p>Siding charges for Warehousing zone and for other siding charges were mentioned in the Scale of Rates (SoR) of PPT published in May, 2005 and SoR of December, 2007. It is submitted that while the Railway Board approves the charges like Haulage, Free Time and Demurrage on wagons as well as Wharfage for loading/Unloading of cargo onto/from wagons, Terminal Charges etc, the Siding Charges are not approved or revised by the Railway Board.</p> <p>Levy of Siding Charge is approved by the PPT Board and was published in Orissa Gazette on 24.06.1993. This was inadvertently omitted in the SoR of 2011 probably due to TAMP order on 27.03.2009. Therefore, it is not a new tariff and hence proposed to be incorporated in the proposed SoR to be approved by the TAMP.</p> <p>The revenue generated on account of the Siding Charges has been included in the Railway earnings of the ARR submitted to TAMP.</p>
6.	<p><u>Wharfage Charges :</u></p> <p>(i). PPT in the proposed draft SOR has proposed wharfage for new Cargo Items viz. Bunker supply to various vessels, Edible Oil, Gypsum, Oilflux, Pyroxenite, Bentonite and FRM under Wharfage Charges. However, the PPT has not captured the revenue effect of the above new cargo items in the ARR statement. As such, PPT is requested to furnish the basis for arriving the rate and also capture the revenue arising from the above cargo items for arriving ARR.</p>	<p>It is submitted that over last few years, PPT has been handling Cargo such as "Bunker" Supply to various Ships, Edible Oil, Gypsum, Oilflux, Pyroxenite, Bentonite etc. as they come in specific nomenclature.</p> <p>As observed Edible Oil is not a new cargo and specific rate exists under tariff head under item 2.1.1.</p> <p>"Bunker" supplied to ships is a phenomenon which was seen in 2014 and the Board of</p>

Sl. No.	Information sought by us	Reply of PPT
		<p>Trustees of PPT vide Resolution No. 122/2013-14 in their meeting held on 08.01.2014 have approved that the bunker supply to the ships will be treated as cargo and accordingly wharfage as per the existing SoR rate for "POL" will be charged for "Bunker". In view of the above, the rate applicable for POL having flash point of 23 degree Celsius and above has been considered as the wharfage for the bunker and accordingly, the same has been proposed for approval in the SoR as it has been done with agreement of the users.</p>
(ii).	<p>The new cargo items namely Gypsum, Oliflux, Pyroxenite and Bentonite have been included in the existing category of cargo namely "Cement, Clinker, Limestone, Dolomite and other fluxing materials. Further, the existing wharfage rate of ₹. 54.40 per tonne for foreign cargo and ₹. 32.65 per tonne for costal cargo in respect of the existing category of cargo are proposed to be made applicable to the new cargo items. In this regard, the PPT is requested to clarify / confirm the following:</p> <p>(a). The rationale for classifying "Gypsum, Oliflux, Pyroxenite and Bentonite" under the existing group of cargo namely "Cement, Clinker, Limestone, Dolomite and other fluxing materials."</p> <p>(b). Whether the new cargo items and the existing cargo items are similar in terms of the cargo profile. If they are similar it may be explained as to how they are similar.</p> <p>(c). If guidance on the classification of Dry Bulk commodities given in Annex – I to the Stevedoring and Shore handling Guidelines issued by MOS in October 2016 is taken as a reference, the existing cargo category falls under the commodity group 10. The new cargo item Gypsum falls under commodity group 9; the new cargo item Bentonite falls under commodity group 6. The other two new cargo items viz. Oliflux and Pyroxenite do not appear to have been classified under any of the commodity groups. In short, the commodity group of the existing four cargoes and commodity group of the proposed cargo are different. Therefore, the PPT is requested to closely and</p>	<p>As stated earlier, Gypsum, Oliflux, Pyroxenite and Bentonite are imported items and they come in specific nomenclature and no tariff was in specific names in SoR exists for which the same have been included in the proposed to have more clarity. It is correctly pointed out that as approved by the authority, Cement, Clinker, Lime Stone, Dolomite and other fluxing materials are included in the Item 2.1.8 and the existing wharfage rate of ₹.54.40 per tonne for foreign cargo and ₹.32.65 per tonne for costal cargo is being charged.</p> <p>It is submitted that while Clinker and Gypsum are used as inputs/raw materials for manufacturing of Cement. Olyflux, Pyroxenite and Bentonite coming in specific names are used along with Lime Stone and Dolomite used as fluxes in the sintering and manufacturing process of steel by the major steel producers like Tata Steel Ltd., Bhushan Steel Ltd., Steel Authority of India Ltd. etc.</p> <p>Incidentally, as per the existing clause, Notes to Section 2.1 & 2.2 in item 3 "I" of the approved SoR, it has been mentioned before classifying any cargo under "unspecified" category, the relevant customs classification should be referred to find out whether the cargo could be classified under any of the existing categories in the wharfage schedule. In this regard, it may be mentioned that Gypsum and Bentonite have been categorized under Chapter-25 of the customs classification as items under which Cement and Bentonite is being charged under the same tariff rate of Clinker and Limestone under Item 2.1.8. Accordingly, the same have been brought in the existing SoR as a specific commodity.</p>

Sl. No.	Information sought by us	Reply of PPT
	<p>carefully examine its proposal to classify the new cargo under the existing cargo group and review the classification.</p> <p>(d). The PPT's proposal to apply the wharfage rates applicable for the existing four cargo to the proposed four cargo may be justified.</p>	<p>Similarly, Oliflux & Pyroxenite are being used as fluxes and similar productivity has been prescribed at PPT in consultation with users at Paradip with that of Lime Stone and Dolomite. Wharfage in respect of Oliflux, Pyroxenite and Bentonite are being charged treating them as other fluxing material as under item 2.1.8 of the existing SoR, much before the stated guidance on the classification of Dry Bulk commodities given in Annex – I to the Stevedoring and Shore handling Guidelines issued by MOS in October 2016. Accordingly, it has been now included as specific commodity as the service charges are levied under the said category for a long time at PPT.</p> <p>Incidentally, under the 12 categories of cargo in the Annexure-1 it is referred MOP only as a Finished Fertilizer under Category-1. In the Category-2, Sulphur and Rock Phosphate are taken as FRM for production of Finished Fertilizer. As we know MOP grouped under Category-1 of the classification being a Finished Fertilizer also is used for manufacturing complex fertilizer as a raw material like that of MAP as stated above. In view of above, it has been combined the categories of dry bulk cargo under the group Finished Fertilizer and FRM (both category-1 and Category-2 as per the relevant guideline) into 1 category of cargo.</p> <p>In the same line, Bentonite and Gypsum appearing in Category-9 of the guideline at PPT has been clubbed together in Item-10 of the guideline including Pyroxenite/Oliflux (as other fluxing materials) as explained above in view of the fact that the users have already accepted the same long before the present guideline came into force.</p>
	<p>(e). The wharfage, if any, being collected for the new four cargo items may be intimated and reference to the approval accorded by the Competent Authority for the levy of the wharfage rates, may also be intimated.</p>	<p>The revenue generated towards wharfage on these cargo has been included in the ARR for Cargo Related Charges.</p>
(iii)	<p>The PPT has also included a new cargo item viz. FRM under the existing category of finished fertiliser / Ammonium Nitrate and has proposed to apply the existing wharfage rate of finished fertiliser /</p>	<p>“FRM” in short stands for “Fertilizer Raw Material” and comprise of dry commodities like Rock Phosphate, Sulphur as well as liquids like Phosphoric Acid, Ammonia and Sulphuric Acid etc. Incidentally, MAP i.e.</p>

Sl. No.	Information sought by us	Reply of PPT
	<p>Ammonium Nitrate to FRM also. However, FRM and finished fertiliser / Ammonium Nitrate fall under different commodity group given in Annex-I to the Stevedoring and Shore handling Guidelines, 2016. Therefore, the PPT is requested to closely and carefully examine the grouping of FRM cargo with the existing cargo keeping in view of our observations made in respect of classification of four new cargo group under the existing four cargo items as brought out in the previous paragraph.</p>	<p>Mono Ammonium Phosphate and MOP i.e Muriate of Potash though are Finished Fertilisers, still they are also used as Raw Materials for manufacturing complex fertilizers such as DAP and NPK. Similarly, Ammonium Nitrate (Fertilizer Grade) though primarily used as an input for manufacturing explosives, but it is also used as a fertilizer in agricultural purposes. In view of above, all types dry bulk cargo which are required in Fertiliser manufacturing and are not currently handled at PPT in the conventional berths, have been included as "FRM" and same has been grouped under the Tariff applicable for Fertilizer and Ammonium Nitrate.</p>
	<p>The wharfage, if any, being collected for the FRM cargo may be intimated and reference to the approval accorded by the Competent Authority for levy of the wharfage rate for FRM cargo may also be intimated.</p>	<p>No such cargo has been handled in the recent years at conventional berths and therefore no wharfage has been realized by PPT.</p>
(iv)	<p>The PPT has proposed shipment charges of ₹. 49.50 per tonne and Tippling charges of ₹. 20.40 per tonne for handling thermal coal in the IOHP. In this connection, the PPT is requested to clarify / furnish the following:</p> <p>The Authority has accorded approval for introduction of labour cess of ₹. 120 per tonne for handling Thermal coal at IOHP vide Tariff Order no. TAMP/31/2016-PPT dated 8 February 2017. The rate of ₹. 120 includes shipment charges of ₹. 49 per tonne and Tippling charges of ₹. 20.40 per tonne for handling of Thermal coal at IOHP. Further, the PPT has also proposed the labour cess of ₹. 120 per tonne for handling of Thermal coal at IOHP in the proposed SOR. The PPT is requested to confirm that the prescription of labour cess of ₹. 120 per tonne and prescription of Shipment charges ₹. 49.50 per tonne and Tippling charges of ₹. 20.40 per tonne for handling thermal coal at IOHP are not duplication.</p>	<p>Due to the restrictions in mining activities of Iron Ore in the State of Odisha and in other states elsewhere as well as restriction on exports of Iron Ore fines from the country, the mechanized Iron Ore Handling Plant (IOHP) including the Tippler thereof was idling since 2014. Power sectors in the Govt. like TANGEDCO and NTECL approached PPT to use the said mechanized loading facility of IOHP for export of Thermal Coal arriving in BOXN wagons to avoid delays to their ships at PPT. In response to their requests, the Board approved use of IOHP in the meeting held on 29.05.2015 with shipment charges at ₹.49.50 per tonne and Tippling charges at ₹.20.40 per tonne for handling thermal coal in the IOHP.</p> <p>The above rates are not included in the labour cess of ₹.120/- per Ton which is incidentally only for consideration to compensate the grant so extended by PPT to the Management Committee to replace the job of unloading of such Thermal Coal which was being earlier done by a large number of workers under the Management Committee. Incidentally, the rate is basically as a labour cess for compensating the idle labour due to unloading the wagons in the tippling process. The ₹.120/- of labour cess being levied will be phased out once the grant extended by PPT for Special Severance Package (SSP).</p>
(v)	<p>The reason for prescription of Note that "The shipment charges of MCHP and</p>	<p>The wharfage is the basic dues of the Port on cargo for use of wharf and support</p>

Sl. No.	Information sought by us	Reply of PPT
	IOHP ore inclusive of Wharfage" may be brought out.	infrastructure so created and maintenance thereof. In case of mechanized plants like MCHP and IOHP, the Ship Loaders are installed in the wharf and used for shipment of cargo on the ship. In view of above, for easy understanding of all concerned, the said clause has been included now.
(vi)	The PPT is also requested to clarify the existing position for levy of wharfage charges for cargo handled at MCHP and IOHP.	There is no separate wharfage on cargo which is mechanically shipped on the ship using the Ship Loaders of MCHP or IOHP.
7.	<p><u>Notes to Wharfage charges and Wharfage on Containers and Containerised cargo :</u></p> <p>It has been observed that some of the clauses relating to wharfage and Intra-Port transportation, which are existing in the existing SOR have been omitted in the proposed draft SOR. PPT may clarify the reasons for omitting each of the clause.</p>	As regard to Intra-Port transportation, the same is being done by the Shore-Handling Agents including the storage yard, delivery / receipt operations. Since PPT has a limited role now to play in such operations, the said earlier clauses related to port doing the intraport transportation work has been proposed for omission.
8.	<p><u>Charges, if stuffing/ destuffing of cargo containers is under taken by the Port :</u></p> <p>Clause 2.3 of the existing SOR prescribes charges, if stuffing/ destuffing of cargo containers is under taken by the Port (Charges exclude lashing and dunnage) whereas, the same have been omitted in the proposed SOR. PPT to clarify, how the revenue will be realised in the event of stuffing/ destuffing of cargo containers services are provided by the Port, in the absence of the said clause.</p>	<p>Stuffing/ de-stuffing of cargo containers is being undertaken by the container operators by their own arrangement. Since the containers are generally shifted to the factory of the consignees for stuffing and de-stuffing purpose, PPT does not undertake stuffing/de-stuffing of cargo containers currently.</p> <p>Moreso, such operations in future if at all is required at PPT, the same will have to be undertaken in a new Multipurpose BOT Terminal i.e., Paradip International Cargo Terminal Pvt. Ltd. Likely to be commissioned by March, 2018 as per License Agreement for which the required Tariff has already been approved by TAMP vide G No78 dtd.4.03.2014 and hence proposed to be omitted.</p>
9.	<p><u>Deletion/ Omission of standard Clauses/Notes:</u></p> <p>As observed from the proposed SOR, the following Definitions/ Clauses/ Notes have been deleted:</p>	
	i) Definition of Hazardous Containers.	The same may be retained as per earlier SoR.

Sl. No.	Information sought by us	Reply of PPT									
	ii) General terms and conditions - The user shall not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to PPT.	The same may be retained as per earlier SoR.									
	iii) General terms and conditions: Interest on delayed payments/ refunds - The rate of interest will be 2% above the prime lending rate of the State Bank of India. The Penal interest will apply to both the PPT and port users equally.	Already covered in clause xii of General Terms and conditions, hence deleted.									
	iv) Notes to Free storage period for levy of demurrage in transit accommodation - In case of excess landed cargo, demurrage will be charged after expiry of 3 days of notification of excess landing to the consignee"	To be deleted as the same is not practically possible complying statutory provisions.									
	v) License fee: Notes "General conditions for allotment of covered and open spaces" - The locking of shed partially or wholly rented to the parties shall not be regarded as making the Port a bailee of the goods unless the Port has issued a special receipt for the same.	There are no more such facilities available in PPT. Hence it has been deleted.									
	vi) Weighment charges for the use of weigh bridges/ weigh scales – ₹. 2.00 per ton subject to a minimum of ₹. 10 per consignment towards charges for weighment in the warehouses/ transit shed. The reasons for omitting the above definitions/ clauses/ notes may be explained by PPT.	As there is no weigh bridge in the Warehouse / Transit sheds at PPT for which it has been deleted.									
10.	Modifications proposed by PPT to the Definitions/Clauses/Notes are given below: <table border="1"> <thead> <tr> <th>Sl. No.</th><th>Existing Clause as per existing SOR (May 2011)</th><th>Clause in the proposed Draft SOR</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td><td>Goods shall not be delivered/ allowed to be shipped until all the admissible charges under the rules have been paid and the receipt in support of the same is produced.</td><td>Cargo shall not be delivered/ allowed to be shipped until all the admissible charges under the rules have been paid.</td></tr> <tr> <td>2</td><td>The delay in payments by</td><td>The delay in payments by</td></tr> </tbody> </table>	Sl. No.	Existing Clause as per existing SOR (May 2011)	Clause in the proposed Draft SOR	1	Goods shall not be delivered/ allowed to be shipped until all the admissible charges under the rules have been paid and the receipt in support of the same is produced.	Cargo shall not be delivered/ allowed to be shipped until all the admissible charges under the rules have been paid.	2	The delay in payments by	The delay in payments by	<p>Payment is being made by the users through EDI. Upon deduction of the required amount from the users, receipt in support of the same is automatically generated by the system. If any shortage of fund is found in the user's account in that case the receipt in support of payment is not generated and port would not allow to deliver/ shipment the cargo.</p> <p>The modification for this item has been made for greater clarity and to avoid</p>
Sl. No.	Existing Clause as per existing SOR (May 2011)	Clause in the proposed Draft SOR									
1	Goods shall not be delivered/ allowed to be shipped until all the admissible charges under the rules have been paid and the receipt in support of the same is produced.	Cargo shall not be delivered/ allowed to be shipped until all the admissible charges under the rules have been paid.									
2	The delay in payments by	The delay in payments by									

Sl. No.	Information sought by us		Reply of PPT
	user will be counted beyond 10 days after the date of raising the bills. This provision will not apply to cases where payment is to be made before availing of the services/use of port properties as stipulated in the MPT Act, 1963 and/or prescribed as conditions in the tariff.	user will be counted beyond 24 hours from the time of the sailing of the vessel or next banking date/due date as applicable. In case the user fails to deposit on next banking date interest will be charged from the date of sailing of the vessel/completion of the work. This provision will not apply to cases where payment is to be made before availing of the services/use of port properties as stipulated in the MPT Act, 1963 and/or prescribed as conditions in the tariff. Interest is payable for all kinds of delayed payment including shortfall on MGT and on imposition of double rent for any default.	ambiguity. The users shall be asked to deposit the vessel related/cargo related charges on provisional assessment made by PPT. Since the final assessment will be made after sailing of the vessel, the users shall be allowed 24 hours' time (up to next banking hours in case the day is a holiday) to pay the differential amount. Interest to be charged if the amount is not cleared on the next banking date on the date of sailing of the vessel/completion of the work.
3	Wharfage shall not be payable on the following specified goods at normal rates. (f). On surplus quantity due to moisture at the	Wharfage shall also be payable on the following specified goods at normal rates: (k). On surplus	It is difficult to find out whether the surplus quantity is due to moisture or for any other reason. Since Customs duty is also collected on the surplus quantity even if the same is due to moisture, PPT has proposed to collect

Sl. No.	Information sought by us			Reply of PPT
		time of evacuation/dispatch.	quantity due to moisture at the time of evacuation/dispatch.	wharfage on the same.
	4.	<p>The weight shown in the Bill of Lading or original invoice upon which freight has been paid shall be deemed to be the correct tonnage.</p> <p>However, in cases where the Port makes a check weighment, the tonnage recorded by the Port shall be deemed to be the correct tonnage.</p>	<p>Draught Survey done by independent surveyor is the final quantity for collection of port charges.</p> <p>However, in case where the Port makes a check weighment, the tonnage recorded by the Port shall be deemed to be the correct tonnage.</p>	<p>On completion of vessel discharge, importers/agents of the vessel undertake draught survey by the independent surveyor.</p> <p>Accordingly, the importer amends the IGM/cargo declaration and file Bill of Entry. If there is any excess/ less cargo found in course of draft survey, the same is regularized by the importer.</p>
	5.	<p>2.10 Free Storage period for levy of demurrage in transit accommodation. - Notes</p> <p>(4). For dangerous goods, free period is 24 hours.</p>	<p>2.9 Free Storage period for levy of demurrage in transit accommodation. - Notes</p> <p>(iv). For hazardous goods, free period is 24 hours from the time of landing. After the expiry of 24 hours the demurrage charges will be levied at 200% of the highest rate of demurrage charges.</p>	<p>Paradip Port handles largest volume of Coal and many bulk Hazardous Chemicals like Ammonia, Naphtha, Crude Oil as well as Class A Petroleum Products. All the Hazardous Chemicals are directly received through pipelines by the receivers or loaded on the ship by pumping through pipelines the products from their installations outside the Port.</p> <p>While handling facilities for other Hazardous cargo in break bulk or container are limited, but no Transit facilities are considered for any such cargo and the cargo has to be delivered directly from the port premises upon landing from the ship on the day of landing to avoid any untoward incident emanating out of such transit storage that may effect port operation. It has been only considered that free period for such cargo will be maximum of 24 hours from the time of landing and the proposed demurrage clause thereafter @ 200% of highest rate of demurrage which will act as a deterrent for such cargo if not delivered from the port within 24 hours of landing.</p>
	6.	2.12 Demurrage on containerised	2.11 Demurrage on containerised	This is as above.

Sl. No.	Information sought by us				Reply of PPT																			
		cargo (2). On other hazardous goods demurrage shall be levied from the date of landing at double the rates specified in section 2.11. if not cleared in the next working day from the date of landing.	cargo (2). On hazardous goods, demurrage shall be levied at 200% after 24 hours from the date of the receipt of the goods.																					
	7.	Penal License fee: <table><tr><th>Sr. No.</th><th>Duration</th><th>Rate</th><th>Unit of levy</th></tr><tr><td>1.</td><td>Up to 90 days</td><td>For area occupied</td><td>On area occupied</td></tr><tr><td>2.</td><td>Beyond 90 days</td><td>Double the normal license fee</td><td></td></tr></table> <p>(1) Wherever actual measurement is not possible for some reason or other, the area under occupation will be determined at the rate of 4 Metric Tonnes per square</p>	Sr. No.	Duration	Rate	Unit of levy	1.	Up to 90 days	For area occupied	On area occupied	2.	Beyond 90 days	Double the normal license fee		Penal License fee: <table><tr><th>Sr. No.</th><th>Duration</th><th>Rate</th><th>Unit of levy</th></tr><tr><td>1.</td><td>Beyond 90 days</td><td>Double the normal license fee</td><td>On area occupied</td></tr></table> <p>Notes (1) Wherever actual measurement is not possible for some reason or other, the area under occupation will be determined at the rate of 4 Metric Tonnes per square meter for dry bulk cargo other than coke and at the rate of 2 Metric Tonnes per square meter for all types of coke. In case</p>	Sr. No.	Duration	Rate	Unit of levy	1.	Beyond 90 days	Double the normal license fee	On area occupied	The existing clause has been proposed for modification to have in better clarity.
Sr. No.	Duration	Rate	Unit of levy																					
1.	Up to 90 days	For area occupied	On area occupied																					
2.	Beyond 90 days	Double the normal license fee																						
Sr. No.	Duration	Rate	Unit of levy																					
1.	Beyond 90 days	Double the normal license fee	On area occupied																					

Sl. No.	Information sought by us			Reply of PPT				
		meter for dry bulk cargo other than coke and at the rate of 2 Metric Tonnes per square meter for all types of coke	cargo of different vessels are stored in one plot where exact area cannot be ascertained the above provision for calculation of area will apply. (2)in case of duration beyond 90 days the fees are to be collected on 30 days basis . however in case of less then 30 days of stay, the dues are to be calcuted on actual day of occupation. (3) The calculation will be made from the date of 1 st landing of the cargo.					
	The reasons for modification for each of the above conditionalities in the proposed draft SOR may please be explained, with justification, wherever required.							
11.	New Definitions/ Clauses/ Notes included by PPT in the proposed SOR, are given below: (i). The PPT has proposed a new note stating that prescribed slab wise (GRT range) rates shall be levied on incremental basis on the capacity of the vessel under "Pilotage". In this regard, it is suggested that, instead of incorporating the said note, the following rate structure may be specified taking into consideration of the incremental GRT in each of the slabs to have a better clarity and avoid any ambiguity.			The suggested wording for Pilotage may be considered as the amended proposal of PPT to avoid ambiguity.				
	Sl. N o.	Slabs	<table><tr><th colspan="2">Rate per GRT</th></tr><tr><th>Foreign</th><th>Coastal</th></tr></table>	Rate per GRT		Foreign	Coastal	
Rate per GRT								
Foreign	Coastal							
	1	Upto to 30,000 GRT	US \$ 0.509 per GRT	₹. 12.52 per GRT				
	2	30,001 to 60,000 GRT	US \$ 15270 + US \$ 0.407 Per GRT	₹. 375600 + ₹. 10.01 per GRT				

Sl. No.	Information sought by us				Reply of PPT
	3	Above 60,000 GRT	US \$ 27480 + US \$ 0.356 Per GRT	₹. 675900 + ₹. 8.76 per GRT	
	(ii). The above rate structure may be examined by the PPT for its correctness.				The same has been examined and found to be correct.
	(iii). The proposed definition of Stevedoring and Shore handling may be aligned with the definition given in the Stevedoring and Shore Handling Policy for Major Ports of June 2016 announced by the MOS.				<p>As suggested the definition of Stevedoring and Shore Handling has been aligned as per the policy guideline on the matter for Major Ports in June, 2016 issued by MoS and the same is proposed to be worded as follows.</p> <p>“Stevedoring and Shore Handling shall mean a combined activity on board the ship that includes loading and unloading and stowage of cargo in any form on board the vessels in the port as well as on-shore handling of cargo which would include arranging and receiving of cargo to /from the hook point , inter modal transportation from wharf to stack yard and vice-versa as well as receiving and delivery of cargo from/to wagons/ trucks”. However, the details scope of meaning of Stevedoring and Shore Handling activities at PPT would be as per the Paradip Port (Licensing of Stevedoring and Shore Handling) Regulation, 2016 as to be gazette notified for PPT separately.</p>
	<p>(iv). The PPT has proposed definition for “Reserve Price of the plots for iron ore / iron ore Pellets / concentrates.” In this regard, the PPT is requested to clarify the following:</p> <p>(a). The reason for restricting the definition to a particular group of cargo.</p> <p>(b). Whether the definition is in the line with the description given for Reserve Price in the Amended Land Policy Guidelines issued by the MOS in July 2015. If not, the definition for Reserve Price may be aligned with the description given in the Amended Land Policy Guidelines of July 2015.</p>				<p>The same has been considered by the Board based on the Land Policy guidelines for Major Ports, 2014 considering the fact that allotment of storage plots in PPT had led in the past to litigations and in a series of Court case in the High Court of Orissa it was pronounced by the Court that all plots may be allotted through tender –cum-e-auction only.</p> <p>While analyzing the said order and the Land Policy guidelines of 2014, it was considered by the Board that tendering procedure cannot be instantly completed for import cargo as the importer bringing import cargo to the country cannot detain his ship for lack of storage space in the port awaiting finalization of a tender leading to huge outgo in Foreign Exchange from the country in vessel demurrage.</p> <p>Upon reading of the amended Land Policy Guideline, 2014 issued by MoS in July, 2015 at Clause-13 (a) & (b) transpires that the reserve price should be fixed at the highest transacted rate so derived in the tender-cum-auction process.</p>

Sl. No.	Information sought by us	Reply of PPT
		The above clause when used by PPT earlier and in recent times, it has been observed that when such auctioning process of the scarce land of the port was done upon availability of plots from time to time, say within 1 or 2 months of the last auction-cum-tender, the reserve price has to be accordingly taken as the last auction price and the same had to be continued from time to time otherwise, it would be construed as a substantial loss of the port revenue and also the same can be simultaneously seen as a deviation from the aforesaid Land Policy Guideline.
	(v). Further, the Note (ix) proposed under Schedule 2.12 "Licence fee" may be modified in line with amended Land Policy Guidelines issued in July 2015.	The earlier proposed Note (ix) under schedule 2.2 may be worded as follows: "Based on amended Land Policy Guideline issued for Major Ports by the Ministry in July, 2015 where storage space inside the custom bond area will be allotted on tender-cum-auction basis, the reserve price of license fee will be fixed as per the definition approved by the authority.
12.	The PPT has, in its proposal, incorporated the provisions relating to conversion of foreign going vessels of foreign flag to coastal run, In this regard, the PPT is requested to refer to the Order no. TAMP/53/2015-VOCPT dated 10 June 2016 passed by the Authority and incorporate the provisions contained in the said order in the proposal SOR.	The provisions as prescribed in TAMP Order no. TAMP/53/2015-VOCPT dated 10 th June 2016 may please be treated as part and parcel of PPT's proposal for general revision of SOR as suggested.

9. In the meanwhile, based on the request made by the PPT, the Authority vide its Order dated 4 January 2017 and 21 July 2017 has extended the validity of the existing SOR of PPT upto 31 March 2017 and upto 30 September 2017 respectively.

10. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

11. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following points emerges:

- (i). The existing Scale of Rates of the Paradip Port Trust (PPT) was last approved vide tariff Order No. TAMP/62/2009-PPT dated 25 March 2011. This Order prescribed a tariff validity period till 31 March 2013. Vide the said Order, an across the board reduction of 32% was effected on all cargo handling (except for the cargo related charges prescribed for the cargo of Paradeep Phosphates Limited and Indian Farmers Fertilizers Co-operative (IFFCO)) and status quo was maintained in respect of all other charges.

The proposal for revision of the SOR filed by PPT in August 2012 for the tariff period 2013-14 to 2015-16 was withdrawn by the Port for the reasons as brought out in the initial portion of the Order. Based on an assurance given by the Port to file a revised proposal and in order to avoid a vacuum in the Scale of Rates, the validity of the Scale of Rates approved in March

2011 has been extended from time to time. On the last occasion, the validity of the Scale of Rates has been extended upto 30 September 2017.

- (ii). The general revision proposal has been filed by the PPT in December 2016. Subsequently, based on the request made by the users as well as PPT at the joint hearing held on 27 February 2017, the PPT vide its letter dated 3 May 2017 submitted revised Scale of Rates. The revision in the Scale of Rates was to the extent of making modifications to the notes/conditionalities. There was significant modification in the notes/conditionalities and since the PPT had not furnished the reasons for making the said modifications, additional information/clarification on the proposed modifications was sought from PPT in May 2017. After reminders, the PPT has responded in August 2017. Thus, the proposal filed by PPT in December 2016 along with submissions made by the port during the processing of the case is considered in this analysis.
- (iii). (a). Clause 2.1 of the Tariff Policy 2015 requires each Major Port Trust to assess the Annual Revenue Requirement (ARR) which is the average of the sum of Actual Expenditure as per the final Audited Accounts of the three years 2011-12 (Y1), 2012-13 (Y2) and 2013-14 (Y3) subject to certain exclusions as prescribed in Clause 2.2. of the Tariff Policy 2015 and the Working Guidelines issued by this Authority plus Return at 16% on Capital Employed including capital work-in-progress obtaining as on 31st March 2014, duly certified by a practicing Chartered Accountant/ Cost and Management Accountant.
- (b). The PPT has assessed the Annual Revenue Requirement (ARR) based on Audited Annual Accounts for three years i.e. 2011-12 (Y1), 2012-13 (Y2) and 2013-14 (Y3) duly certified by a practicing Chartered Accountant. The PPT has excluded the expenses not admissible in ARR computation for arriving at the Average annual expenses for the year 2011-12, 2012-13 and 2013-14. The following adjustment done by PPT in line with provisions prescribed in Clause 2.2. of Tariff Policy 2015 and Clause 2.2. of Working Guidelines are brought out for specific mention:
- (i). The PPT has excluded expenses (i.e. operating expenses, allocated Management & Administrative overheads and allocated Finance and Miscellaneous Expenses) related to estate activity. Interest on loans to the tune of ₹ 21 Lakhs each during the years 2011-12, 2012-13 and 2013-14 respectively are also excluded.
- (ii). As per Clause 2.2(iii) of Tariff Policy 2015 and the Working Guidelines, 1/5 of one-time expenses like arrears of wages, pension/ gratuity, ex-gratia payments arising out of wage revision etc. are to be included in the Annual Revenue Requirement (ARR). Likewise, 1/5th of the Contribution to Pension Fund are to be included for the calculation of ARR. This means 4/5th of the above mentioned expenses are to be excluded in the ARR computation.
- PPT has excluded ₹ 32 crores, ₹ 61.95 crores and ₹92.16 crores in the years 2011-12, 2012-13 and 2013-14 respectively being 4/5th of the contribution to the pension fund reported in the Annual Accounts of the Port. The above adjustment done by PPT is in line with Tariff Policy, 2015.
- (iii). As per Clause 2.2. (iv) of Tariff Policy 2015 and Clause 2.2. (iv) of the Working Guidelines, Management and General Administration Overheads subject to a cap of 25% of aggregate of the operating expenditure and depreciation is only to be considered in the ARR calculation.
- The Management and General Administration Overheads reported in the Audited Annual Accounts is ₹ 94.73 crores, ₹ 107.72 crores and ₹ 125.42 crores for years 2011-12, 2012-13 and 2013-14 respectively. Thereafter, the PPT has assessed 25% of the Operating Expenses (including depreciation but excluding operating expenses relating to Estate) as per Audited Annual Accounts at ₹ 93.38 crores, ₹ 101.52 crores and ₹ 125.42 crores. As per the working furnished by the PPT in Form-2, the PPT has identified an amount of ₹1.36 crores, ₹ 6.20 crores and NIL amount of Management and General Administration Overheads as excess of 25% of aggregate of operating expenses and depreciation and hence excluded the same from ARR in the

years 2011-12, 2012-13 and 2013-14 respectively complying with the provisions of Tariff Policy, 2015.

- (iv). As per Clause 2.2(v) of the Working Guidelines notified by this Authority all expenses relevant for captive berths are to be excluded from the computation of ARR. The PPT has not indicated any expenses relating to Captive berths and has, therefore, not estimated any expenditure under this head.
- (iv). Following the provisions prescribed at Clause 2.3. of the Tariff Policy, 2015 and Clause 2.3. of the Working Guidelines, the PPT has arrived at average expenses for the years 2011-12, 2012-13 and 2013-14 at ₹ 419.15 crores.
- (v). (a). The PPT has arrived at capital employed in line with provision prescribed in Clause 2.4. of the Working Guidelines. The PPT has considered the net fixed assets plus capital work-in-progress as on 31 March 2014 reported in the Audited Annual Accounts and has excluded the value of the assets related to the Estate activity. As stated earlier, the PPT has stated that there are no expenditure incurred by port relating to captive berth.
- (b). Working capital comprises of Inventory, Sundry debtors and Cash balances. The Inventory and Sundry Debtors are seen to be computed as per norms prescribed in clause 2.5. of Working Guidelines. The cash balance is seen to have been calculated by PPT by taking into account the monthly cash expenses, excluding depreciation, but including the cash expenses of the Estate activity. Since the Estate activity has been excluded from the purview of the Tariff Policy, 2015, the cash balance is reworked by us to consider one month cash expenses excluding the expenses related to the Estate activity.
- (c). The total capital employed including the revised working capital works out to ₹ 1450.57 crores as against ₹ 1454.10 crores arrived by PPT.
- (d). Return on Capital Employed at 16% is worked out on the revised Capital Employed at ₹ 232.09 crores which is considered in the ARR computation.
- (vi). The ARR is the average of the expenditure for the three financial years 2011-12 to 2013-14 at ₹ 419.15 crores plus 16% Return on Capital Employed at ₹ 232.09 crores aggregating to ₹ 651.24 crores as on 31 March 2014. Further, as per Clause 2.7. of Working Guidelines, the said ARR has been indexed by PPT @ 100% of the Wholesale Price Index (WPI) applicable for the year 2014-15 and 2015-16 at 6% and 3.82% respectively. Since the year 2016-17 is already over and since the WPI as applicable for the year 2016-17 is available, one more indexation to the tune of 2% (being 100% of the WPI applicable for the year 2016-17) is effected by us on the ARR arrived at for the year 2015-16. Thus, the ceiling indexed ARR works out to ₹ 731.02 crores for the year 2016-17, as against the ceiling indexed ARR worked out by PPT at ₹ 717.31 crores for the year 2015-16.
- The detailed working of ARR calculation given by the port duly certified by Chartered Accountant is relied upon subject to the modification effected to the cash balance under the head of Working Capital and an additional indexation pertaining to the year 2016-17, as discussed above. A summary of certified ceiling indexation ARR is given below:

(₹ in crores)

Sr. No	Particulars	2011-12	2012-13	2013-14
1	Total Expenditure after all Adjustments	354.17	369.95	533.33
2	Average Expenses [Y1 + Y2 + Y3] / 3	419.15		
3	Capital employed as on 31.03.2014 including capital work in progress as on 31.03.2014 and working capital as per norms	1450.57		
4	Return on capital employed @ 16%	232.09		
5	ARR as on 31 March 2014 (5=2+4)	651.24		
6	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2014-15 (6%)	690.32		
7	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI	716.69		

	applicable for the year 2015-16 (3.82%)	
8	Indexation in the ARR @ 100% of the WPI applicable for the year 2016-17 (2%)	731.02
9	Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR)	731.02

- (vii). (a). As per Clause 2.6. of Tariff Policy 2015, the Major Port Trusts have the flexibility to determine the rates to respond to the market forces based on commercial judgment and draw the Scale of Rates within the ceiling of indexed ARR, duly certified by a practicing Chartered Accountant. The Port has given working of revenue estimation indicating each of the tariff items in the proposed SOR for corresponding traffic handled in 2014-15 as required under Clause 2.9. of the Working Guidelines. As per Clause 2.5. of Tariff Policy 2015, for drawing the SOR, the PPT has considered the actual cargo traffic in tonnes and GRT of vessel handled by the port during the year 2014-15, to draw the proposed SOR within the ceiling indexed ARR.
- (b). The actual cargo traffic reported to have been handled by PPT in the year 2014-15 is 710.11 lakh tonnes. While drawing up the proposed SOR, the PPT has proposed to maintain *status quo* in tariff in respect of all tariff items. Based on the above position, the Revenue Estimation at the proposed level of tariff has been worked out by PPT at ₹ 706.01 crores. As can be seen, the Revenue Estimation at the proposed level of tariff at ₹ 706.01 crores is lower than the Ceiling Indexed Annual Revenue Requirement (ARR) of ₹ 731.02 crores, as calculated earlier, thereby leaving a revenue gap of ₹ 25.01 crores, which has been left uncovered by the Port.
- (c). Subject to above analysis, the computation of ARR, furnished by the PPT has been modified.
- (d). Considering the position that the port has sought to maintain status quo in the existing level of tariff and also since the users have welcomed the proposal of the port, this Authority is inclined to accede to the proposal of the Port to maintain status quo in the existing level of tariff, as proposed by the port.
- (e). **As per clause 8.1. of the Tariff Policy 2015, the rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; rebates and discounts are floor levels. The PPT may exercise the flexibility to charge lower rates and/ or allow higher rebates and discounts. Further, as per Clause 2.7. of the Tariff Policy 2015, the PPT is requested to ensure that there will not be loss of traffic to the port. The PPT has also requested for the continued support and co-operation of the users to rank the PPT the no. 1 port of the Country and has, therefore, expressed its willingness to examine specific cases involving diversion of vessels/ traffic due to the tariff, if such cases are brought to its notice.**
- (viii). The Government of India in the Ministry of Shipping (MOS) under cover of its letter No. PT-11033/51/2014-PT dated 11 November 2014 has forwarded a copy of the guidelines on priority berthing of coastal vessels at Major Port issued vide letter No. PT-11033/51/2014-PT dated 4 September 2014 to this Authority. Accordingly, this Authority vide its Order no. TAMP/52/2014-Genl. dated 28 November 2014 has, inter alia, approved the replacement of definition of 'Coastal Vessel' prescribed in the existing SOR of all the Major Port Trusts as follows:
- "Coastal vessel" shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the Director General of Shipping/ Competent Authority.'*
- Therefore, the definition of Coastal Vessel as proposed by the PPT in line with the above mentioned definition of 'Coastal Vessel', is approved.
- (ix). The definitions viz. "Board with reference to vessels" to mean On Board the Vessel and "General shift" to mean the period of 8 hours from 7 am to 12 noon and from 2 pm to 5 pm, under Section 1.1 of the existing Scale of Rates have been proposed to be deleted by the

Port in the proposed SOR. No reason for the proposed deletions has been furnished by PPT. However, it appears that the PPT has deleted above definitions as a part of the rationalizing the existing Scale of rates by doing away with unnecessary notes and conditions, as they have no relevance as on date. The proposal of PPT for deletion of definitions of the terms viz. "Board with reference to vessels" and "General shift", is approved.

- (x). The existing definition of "Demurrage" has been proposed to be modified by PPT. In addition to the existing definition of Demurrage to mean charges payable for storage of cargo within Port Transit Area beyond free period as specified in the Scale of Rates, the PPT has proposed to further add to the definition that the demurrage on cargo shall not include the cargo stored at the area allotted to a port user on license/ lease basis for which the user is required to pay license fees as per the SOR and /or as per allotment conditions thereof. Since the proposed definition is comparable with the definition of Demurrage prescribed in Scale of Rates of some other Major Ports Trusts and brings clarity and avoids ambiguity, the proposed modification in the existing definition is approved.
- (xi). The PPT has introduced the definition of "Hazardous Cargo" to mean any cargo as is defined in the International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code/ International Maritime Organization (IMO). Since the said definition is seen to be comparable with the definition of Hazardous cargo prevailing in the Scale of Rates of some other Major Port Trusts, the proposed definition is approved.
- (xii). Though the PPT had initially proposed to delete the existing definition of 'Hazardous container', it has requested to retain the definition as per its existing Scale of Rates. Therefore, the said definition is retained.
- (xiii). The port stated that the definition of "Reserve Price of the Plots for Iron Ore/ Iron Ore pellets/ Concentrates" was included in the proposed SOR by the Board based on the Land Policy guidelines for Major Ports, 2014 considering the fact that allotment of storage plots in PPT had led in the past to litigations and in a series of Court case in the High Court of Orissa it was pronounced by the Court that all plots may be allotted through tender –cum-e-auction only. Further, PPT stated that while analyzing the said order and the Land Policy guidelines of 2014, it was considered by the Board that tendering procedure cannot be instantly completed for import cargo as the importer bringing import cargo to the country cannot detain his ship for lack of storage space in the port awaiting finalization of a tender leading to huge outgo in Foreign Exchange from the country in vessel demurrage and upon reading of the amended Land Policy Guideline, 2014 issued by MoS in July, 2015 at Clause-13 (a) & (b) transpires that the reserve price should be fixed at the highest transacted rate so derived in the tender-cum-auction process. As per PPT, it has been observed that when such auctioning process of the scarce land of the port was done upon availability of plots from time to time, say within 1 or 2 months of the last auction-cum-tender, the reserve price has to be accordingly taken as the last auction price and the same had to be continued from time to time otherwise, it would be construed as a substantial loss of the port revenue and also the same can be simultaneously seen as a deviation from the aforesaid Land Policy Guidelines. Since the proposed note is reported to avoid loss of port revenue and is also reported to be in spirit of the Land Policy Guidelines, the definition as proposed by the Port is approved.
- (xiv). In the proposed SOR, the definition of "Shut Out Cargo", has been introduced by the PPT to mean export cargo left in the Port having not been shipped on board the vessel for which it was received in the Port. Since the said definition is seen to be comparable with the definition of shut out cargo prevailing in the Scale of Rates of some other Major Port Trusts, the proposed definition is approved.
- (xv). The definition of "Stevedoring and Shore Handling", has been included in the proposed SOR by PPT to mean charges on Cargo/ Commodity/ Article/ Package/ Container for rendering handling of such cargo/containers on board ships plus shore services at the port in the form of supply of equipment with/ without labour for transportation of cargo from wharf to stacking point including loading at wharf, unloading of the same at the stacking point and subsequent loading for delivery, or vice-versa. In case of mechanical receiving of cargo, it shall also include charges for tipping of wagon by Wagon Tippler/ RRS stacking and reclaiming as well as loading on the ship. Since the proposed definition is in line with the definition given in the Stevedoring and Shore Handling Policy for Major Ports of June 2016, the proposed introduction of definition is approved. The PPT is advised to ensure that the scope and

meaning of Stevedoring and Shore handling, to be notified as part of its Regulation are in consonance with the definition given in the Stevedoring and Shore handling Policy issued by the Government.

- (xvi). The existing definition of "Shift" has been slightly modified by deleting the words "recess of 30 minutes after the fifth hour". Since the proposed modification is in line with the definition of Shift prevailing in the Scale of Rates of some other Major Port Trusts, the proposed modification is approved.
- (xvii). In the proposed SOR, the definition of "Wharfage", has been introduced by the PPT to mean the basic dues recoverable on all Cargo/ Container landed or shipped or transhipped within the port limit and approaches or passing through the wharf/ jetty/ anchorage/ transloading point jetty. Since the said definition is seen to be comparable with the definition of Wharfage prevailing in the Scale of Rates of some other Major Port Trusts, the proposed definition is approved.
- (xviii). In view of the direction of the MOS dated 11 May 2016 and consequent Order no. TAMP/4/2004-Genl dated 19 May 2016, with regard to the non-restatement of the coastal rates with reference to the fluctuation in exchange rate, the Ceiling Coastal Rates are prescribed by PPT upfront in the Scale of Rates without taking into account the exchange rate fluctuation of Indian Rupee vis-a-vis the USD (\$).
- (xix). This Authority, in view of the clarification sought by the V.O. Chidambaranar Port Trust regarding levy of concessional charges for coastal cargo / container has passed an Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 29 September 2015 based on the recommendations of Directorate General (DG) Shipping. The provisions approved in the said Order were further amended vide Order No.TAMP/53/2015-VOCPT dated 26 November 2015. The said Order passed is for common adoption by all the Major Port Trusts. Subsequent to the said Order, the DG Shipping vide its letter no.SD-9 CHART(309)/2016 dated 20 May 2016 has issued further clarification on the provision approved in the 26 November 2015 Order. This Authority has accordingly passed a clarificatory Order slightly amending the provision prescribed in para 9A (ii) and 10(ii) of the Order dated 26 November 2015. The amended provisions approved by this Authority in the said Order has been updated accordingly, in the Scale of Rates of PPT as note no. (ii) and (iii) in place of note no. (i) under General terms and conditions. The subsequent note nos. are consequently renumbered.
- (xx). The existing note prescribing that the users shall not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to PPT as per the existing SOR had been omitted in the proposed SOR. The said note is retained as subsequently requested by the PPT.
- (xxi). The note relating to conversion of US dollar denominated tariff to Indian Rupees (INR) has been restricted to market buying rate notified by RBI in the proposed Scale of Rates, whereas, the Working Guidelines issued to operationalise the Tariff Policy, 2015, prescribes that the conversion of US dollar to INR will be based on the reference rate notified by Reserve Bank of India or the market buying rate notified by State Bank of India. As such, the proposed note is suitably modified to reflect the Working Guidelines position.
- (xxii). The existing Scale of Rates of PPT prescribes a note to the effect that Goods shall not be delivered/ allowed to be shipped until all the admissible charges under the rules have been paid and the receipt in support of the same is produced. The said note has been proposed to be modified by the PPT by deleting the concluding part of the note 'and the receipt in support of the same is produced'. The PPT has clarified that since payment is made by users through EDI, the receipt in support of payment is automatically generated in the system and if the receipt is not generated due to shortage of funds, the port would not allow the delivery/ shipment of cargo. In view of the above clarification, the said phrase appears to be redundant, and as such, based on the clarification furnished by PPT, the proposed modification in the proposed SOR is approved.
- (xxiii). The working guidelines for Tariff Policy 2015 prescribes the rate of Interest to be 15% for delayed payments/ refunds. However, the port has proposed the interest rate of 14.75%. The rate of interest on delayed payments/ refunds is modified in line with the Working Guidelines issued to operationalize the Tariff Policy 2015.

- (xxiv). The existing note in the PPT SOR to the effect that the delay in payments by user will be counted beyond 10 days after the date of raising the bills. This provision will not apply to cases where payment is to be made before availing of the services/use of port properties as stipulated in the MPT Act, 1963 and/or prescribed as conditions in the tariff has been proposed to be modified by the Port. The Port has now proposed that the delay in payments by user will be counted beyond 24 hours from the time of the sailing of the vessel or next banking date/due date as applicable. In case the user fails to deposit on next banking date interest will be charged from the date of sailing of the vessel/completion of the work. This provision will not apply to cases where payment is to be made before availing of the services/use of port properties as stipulated in the MPT Act, 1963 and/or prescribed as conditions in the tariff. Interest is payable for all kinds of delayed payment including shortfall on MGT and on imposition of double rent for any default.

The PPT has submitted that the proposed modification has been made for greater clarity and to avoid ambiguity. In this regard, it is to state that the existing note has been uniformly prescribed in the Scale of Rates of all Major Port Trusts, based on consultation with all Major Port Trusts earlier. Any modification to the said note would require wider consultation with all Major Port Trusts. In view of this position, the existing note is retained. In any case, in view of the general note no. (ix) and (x) under Section 1.2 of the Scale of Rates, non-prescription of the note proposed by PPT, will not put the PPT in a disadvantageous position, as its financial position is protected.

- (xxv). This Authority has passed a common Order No. TAMP/14/2016-Misc. dated 9 February 2016 relating to prescription of lower charges for cargo & vessels related services as well as special discount in port charges for the services rendered after regular hours by the Major Port Trusts and BOT Operators operating thereat in pursuance of MOS letter No. PD/14033/101/2015-PD.V dated 3 February 2016. The PPT is not seen to have prescribed any note to this effect. The Ports operate 24/7 for 365 days. Introduction of prescription of lower charges for cargo and vessels related services as well as special discount in port charges for the services rendered after regular hours, is with the objective of encouraging the users to make use of the port facilities even after regular hours. In view of the position, a provision is included in the Scale of Rates of PPT under Section 1.2 - General Terms and Conditions at Sr. No. (xvii) to the effect that in order to decongest the ports and encourage exporters / importers to utilize the port services beyond regular hours, lower charges will be levied for cargo and vessels related services as well as special discount will be offered in port charges for the services rendered after regular hours, in line with a similar provision incorporated in the Scale of Rates of CHPT.
- (xxvi). This Authority has passed a common Order No. TAMP/4/2004-Genl. dated 16 December 2016 relating to prescription of the Standard Operating Procedure (SOP) while levying port dues and other charges for entry of vessels of the Republic of Bangladesh into India under the Coastal Shipping Agreement between the two countries. Accordingly, the provisions of the said Order have been incorporated by the PPT in its proposed Scale of Rates.
- (xxvii). The PPT has introduced wharfage charges for 'Bunker Supply to various Vessels' in line with the existing wharfage rate prescribed for POL having a flash points of 23°C and above'. The said introduction is reported to be based on the agreement with the users and with the approval of Board of Trustees of PPT in the year 2014, when supply of Bunker to ships gained momentum at PPT. As per Section 48 of the Major Port Trusts (MPT) Act, 1963, this Authority is mandated to frame the scale of rates at which, and a statement of conditions under which, any of the services listed under Section 48 is performed by a Port Trust. Therefore, any charges to be levied by the PPT should have the approval of this Authority. Though the wharfage charges for 'Bunker Supply to various Vessels' is being levied by PPT since 2014, by adopting the existing wharfage rates of POL, the charges do not have the specific approval of this Authority. Nevertheless, considering that the wharfage rate has been derived from the existing rate, is in agreement with users and has the approval of the Board of Trustees of PPT, this Authority is inclined to approve the said levy. The PPT is advised to refrain from levy of any charges which do not have the specific approval of this Authority.
- (xxviii). Under the Wharfage Schedule, the PPT has introduced wharfage rate for new cargo items viz. Gypsum, Oilflux, Pyroxenite and Bentonite, by categorizing the said cargo under the existing category of cargo namely 'Cement, Clinker, Limestone, Dolomite and other fluxing

materials'. Also, the existing wharfage rate in respect of the existing category of cargo are proposed to be made applicable to the new cargo items. The rationale to classify the Gypsum and Bentonite along with the existing group is reported to be based on customs classification. PPT has reported that Gypsum and Bentonite have been categorized under Chapter- 25 of the customs classification under which cement is being charged. The other two cargo items, Oilflux and Pyroxenite are reported to be used as Fluxes and hence has been reported to have been classified with the existing items of fluxing materials. Based on the reasons furnished by PPT and relying on its judgement on the classification of the cargo, and given that none of the users objected to the proposal of PPT, the wharfage charges for new cargo items viz. Gypsum, Oilflux, Pyroxenite and Bentonite, in line with the wharfage rate prescribed for 'Cement, Clinker, Limestone, Dolomite and other fluxing materials' is approved. In any case, classification of commodities for fixation of tariff under 2015 Tariff Policy is in the domain of the Port Trusts, including PPT.

- (xxix). Under the Wharfage Schedule, the PPT has also introduced wharfage rate for Fertiliser Raw Materials (FRM) under the existing category of 'Finished fertiliser/ Ammonium Nitrate and has proposed to apply the existing wharfage rate of Finished fertiliser / Ammonium Nitrate to Fertiliser Raw Materials. FRM is not being presently handled by PPT. The PPT has stated that since in some occasions, Finished Fertilisers are used as Raw Materials for manufacturing complex fertilizers, such as DAP & NPK, all types dry bulk cargo which are required in manufacturing Fertilisers have been included as FRM and grouped under the Tariff applicable for 'Finished fertiliser/ Ammonium Nitrate. Based on the reasons furnished by the Port, and relying on the judgement of the PPT for classification of cargo, and considering that none of the users objected to the proposal of PPT, the proposal of PPT to categorise 'Fertiliser Raw Materials (FRM) under the existing category of 'Finished fertiliser/ Ammonium Nitrate' and apply the same wharfage rate is approved. In any case, classification of commodities for the purpose of fixation of tariff under Tariff Policy, 2015 falls under the domain of Port Trusts, including the PPT.
- (xxx). With regard to introduction of wharfage charges on some of the cargo items as discussed in the preceding paragraphs, no income has been estimated by PPT at the proposed level of tariff in respect of some of these cargo items. However, considering the revenue gap between the ceiling ARR and the revenue estimation to the tune of ₹ 25.01 crores, the revenue, if any, to be earned by PPT on account of levy of these wharfage charges on the new cargo items, is expected to get subsumed in the revenue gap.
- (xxxi). The PPT has also introduced wharfage charges to cater to residual category of cargo viz., 'Any other Liquid cargo not specified', 'Any dry bulk cargo not specified', 'Any break bulk cargo not specified' and 'Any other cargo not specified' in the Wharfage Schedule, uniformly at ₹ 68/- for foreign cargo and ₹ 40.80 for coastal cargo. The prescription of a residual category of cargo will enable the port to charge wharfage on cargo items which have specifically not been listed in the wharfage schedule. Notwithstanding this position, the PPT is advised to refer the relevant customs classification to find out whether the cargo could be classified under any of the specific categories mentioned in the wharfage schedule before classifying any cargo under unspecified category as required under clause 8.2.2 of the working Guidelines. Though no income has been estimated by PPT at the proposed level of tariff in respect of these cargo items, considering the revenue gap between the ceiling ARR and the revenue estimation to the tune of ₹ 25.01 crores, the revenue, if any, to be earned by PPT on account of levy of these wharfage charges, is expected to get subsumed in the revenue gap. Subject to compliance of clause 8.2.2 of the Working Guidelines by the PPT, the proposed rates in respect of the above listed cargo items are approved.
- (xxxii). The PPT has proposed shipment charges of ₹. 49.50 per tonne and Tippling charges of ₹. 20.40 per tonne for handling thermal coal in the Iron Ore Handling Plant (IOHP). In this connection, it may be recalled that this Authority has accorded approval for introduction of labour cess of ₹. 120 per tonne for handling Thermal coal at IOHP vide Order no. TAMP/31/2016-PPT dated 8 February 2017. The various cost components, which formed part of the said levy of ₹ 120/- per tonne as discussed in the above referred Order is as follows:

Port Charge	Amt in ₹ per rake
Siding charges [3700 tonnes per rake X ₹ 4/- per tonne]	14,800
Haulage [58 wagons per rake X ₹ 1950/- per wagon]	113,100
Terminal Charges [3700 tonnes X ₹ 22.97 per tonne]	84,989
Tippling Charges [3700 tonnes X ₹ 20.4 per tonne]	75,480
IOHP charges [3700 tonnes X ₹ 49 per tonne] (Shipping Charges)	1,81,300
Total cost per rake	4,69,669
Tonnes of cargo in one rake	3700
Cost per tonne	127/-

From the above, it can be seen that the rate of ₹. 120/- is inclusive of shipment charges of ₹ 49/- per tonne and Tippling charges of ₹ 20.40 per tonne for handling of Thermal coal at IOHP. The said rate of labour cess forms part of the proposed Scale of Rates of the PPT. When the PPT was requested to confirm that the prescription of labour cess of ₹120/- per tonne alongwith the prescription of Shipment charges ₹ 49.50 per tonne and Tippling charges of ₹ 20.40 per tonne for handling thermal coal at IOHP will not amount to duplication, the PPT has stated that the shipment and tippling charges are not included in the labour cess of ₹. 120/- per MT and that the labour cess of ₹. 120/- per tonne is to enable the port to recover the amount of ₹ 176 crores paid by it to the Management Committee to meet the liability of Special Severance package (SSP) of Clearing, Forwarding & Handling (CF&H) workers and that the levy would be discontinued once the amount is recovered. In view of the said submission made by PPT, shipment charges and tippling charges for handling of Thermal coal at IOHP is prescribed as proposed by the PPT. The labour cess of ₹. 120/- per MT is retained for the present. However, considering that the cost component of labour cess of ₹. 120/- per MT is inclusive of shipment and tippling charges, it appears that there is duplication on prescription of separate rates for shipment and tipping charges. The PPT is, therefore, advised to review the labour cess of ₹. 120/- per MT so as to remove any duplication of cost components considered in the rate of ₹. 120/- per MT.

- (xxxiii). The PPT has proposed a Note below the wharfage schedule to the effect that "Shipment charges of MCHP and IOHP are inclusive of Wharfage". The PPT is of the view that the wharfage is the basic dues of the Port on cargo for use of wharf and support infrastructure so created and maintenance thereof. In the event of mechanized plants like MCHP and IOHP, the Ship Loaders are installed in the wharf and used for shipment of cargo on the ship. Relying on the view of the PPT and since the proposed note would bring clarify and avoid ambiguity, the proposed note is approved.
- (xxxiv). In the existing Scale of Rates, wharfage was not payable on surplus quantity due to moisture at the time of evacuation/ dispatch. However, the port has now proposed to levy wharfage charges on such cargo, on the ground that it is difficult to find out whether the surplus quantity is due to moisture or for any other reason and that Customs duty is also collected on the surplus quantity even if the same is due to moisture. In view of the clarification furnished by the port, and considering that none of the users consulted in this case objected to the proposal of PPT, the proposal of the port to levy wharfage on surplus quantity due to moisture at the time of evacuation/ dispatch, is approved.
- (xxxv). The existing Scale of Rates of PPT prescribes various notes relating to 'Wharfage and Intra-port transportation'. The PPT has proposed to delete few notes on the ground that Intra-Port transportation including the storage yard, delivery / receipt operations, is being done by the Shore-Handling Agents and the port has a limited role to play in such operations. Given that none of the users have objected to the deletion of the said notes, the judgment of the port to delete the said notes is relied upon and the proposal of PPT to delete few notes is approved.
- (xxxvi). As against the existing provision that the weight shown in the Bill of Lading or original invoice upon which freight has been paid shall be deemed to be the correct tonnage, the port has proposed to modify the note by stating that Draught Survey done by independent surveyor is the final quantity for collection of port charges, on the ground that the IGM/cargo declaration

and Bill of Entry are regularized by the importer based on the draught survey by the independent surveyor.

However, the port has not established as to how the report of the independent draft surveyor on the weight / quantity of the cargo is better than the Bill of Lading / Invoice in terms of authenticity of weight / quantity of cargo. Further, no other Major Port Trust has proposed a note to go by the draft surveyor report. Therefore, this Authority is not in a position to approve the proposed modification. The existing provision is retained.

(xxxvii). The existing Scale of Rates of PPT prescribes charges (excluding lashing and dunnage) in the event the stuffing/ destuffing of cargo containers is undertaken by the port. The port has proposed deletion of the said charges on the ground that currently PPT does not undertake stuffing/ de-stuffing of cargo containers and that it is carried out by consignees in their premises. Considering that the port does not render this service, the proposal of the port to delete the prescription of said charges is approved.

(xxxviii). The existing Scale of Rates of PPT prescribes separate charges to be levied on the Cargo of Paradeep Phosphates Limited (PPL) and Indian Farmers Fertilisers Co-operative (IFFCO). The PPT has proposed to delete the mention of charges to be levied on PPL and IFFCO on the ground that the charges levied on PPL and IFFCO are governed as per the terms and conditions of 2 different agreements with PPT and also that the validity of the agreement is different from the validity of General Scale of Rates of PPT. In this regard, reference is drawn to Clause 2.10 of Tariff Policy, 2015, and Clause 2.13 of the Working Guidelines issued to operationalize the Tariff Policy, wherein Clause 2.13 of the Working Guidelines stipulates that as per clause 2.10 of the Tariff Policy, 2015 in case where there is a separate tariff arrangement for captive berths/ facilities by way of mutual agreement entered into by the port and the concerned user, it will continue to be governed by the respective agreement and that the concerned Major Port shall approach TAMP for notification of such mutually agreed rate. In other words, though the charges to be levied to PPL and IFFCO are governed by separate Agreements, this Authority is bound to notify such rates. In view of this provision, the existing charges levied on the Cargo of PPL and IFFCO, as prescribed in the existing Scale of Rates of PPT is retained in the Scale of Rates approved now, as Section 2.16 and Section 2.17 respectively. However, in the event of changes in the respective Agreements, the same is intimated to this Authority for suitably notifying it in the Gazette of India.

(xxxix).(a). In the existing Scale of Rates of PPT, in the Section prescribing free storage period for levy of demurrage in transit accommodation, a note prescribes a free period of 24 hours for hazardous goods. The PPT has now proposed to modify the said note by stating that the free period of 24 hours will be counted from the time of landing. In this regard, the port is of the view that incase of the Hazardous cargo in break bulk or container, no Transit facilities are considered and the said cargo has to be delivered directly from the port premises upon landing from the ship to avoid any untoward incident emanating out of such transit storage, thereby affecting the port operations. In view of this position, the PPT is seen to have modified the note by specifically stating that the free period of 24 hours will be counted from the time of landing and after expiry of 24 hours demurrage charges will be levied at 200% of the highest rate of demurrage charges to act as a deterrent for such cargo if not delivered from the port within 24 hours of landing. The proposed note is approved.

(b). On the same lines, under the Section in the existing Scale of rates relating to Demurrage on containerized cargo, the port has proposed 200% premium for storage of hazardous goods. Clause 9.8.3. of the Working Guidelines stipulates a premium upto 50% on handling and storage of hazardous containers. Thus, the premium of 100% proposed by port is moderated in line with the guideline provision.

(xL). As against the free period of 3 days prescribed in the existing Scale of Rates for unclaimed/ uncleared goods sold by auction, the port has now proposed a free period of 90 days. The PPT has stated that the response for the auction process initiated for clearance of unclaimed/ uncleared dry bulk cargo is very poor, as the existing 3 free days is not found sufficient by the bidders to clear the entire quantity sold in auction and the Demurrage charges to be paid by the bidders far exceeds the prices of the auctioned material. Further, the various clearances to be obtained by the bidder takes at least 3 weeks. Therefore, the port has proposed to offer a free period of 90 days in order to attract bidders to buy the

unclaimed / uncleared goods through auction. Based on the reasoning furnished by the Port and given that Clause 8.6 of the Working Guidelines gives flexibility to the Port to propose the number of free days, a free period of 90 days is prescribed for unclaimed/ uncleared goods sold by auction, as proposed by the PPT.

- (xLi). The PPT has proposed to delete the existing note which states that in case of excess landed cargo, demurrage will be charged after expiry of 3 days of notification of excess landing to the consignee, on the ground that it is not practically possible to comply with the provision. Based on the submission made by the port and considering that since a similar note is not prescribed in the Scale of Rates of any of the Major Port Trusts, the deletion of the clause is approved.
- (xLii). Under the Section of License fee, one of the notes under General conditions for allotment of covered and open spaces, states that the locking of shed partially or wholly rented to the parties shall not be regarded as making the Port a bailee of the goods unless the Port has issued a special receipt for the same, has been proposed to be deleted by the Port on the ground that such facilities are not available in PPT. Based on the clarification furnished by the Port, the deletion of the note as proposed by the Port is approved.
- (xLiii). Under the Section of License fee, the PPT has proposed a note that at the discretion of PPT, the storage space inside custom bond area can be put to tender cum auction. In this connection, reference is drawn to Clause 10.1(a) of the Land Policy Guidelines, 2014, which inter alia, stipulates that the land inside custom bond area shall be given on licence basis only upto a maximum period of 11 months and that the licence shall be at the bid value discovered through the tender-cum-auction issued only by inviting competitive tenders. The said Clause also stipulates that in cases, where the tender- cum-auction is not possible, land can be allocated on licence basis at the latest Scale of Rates. However, allotment of land by not resorting to tender-cum-auction methodology should be exercised as an exception. The note proposed by the Port is seen to be in line with the stipulation in the Land Policy Guidelines, 2014, and hence is approved. However, the PPT is requested to note that the discretion as proposed by PPT will be subject to instances where allotment of land is not possible through tender-cum-auction, as stipulated in the Land Policy Guidelines of 2014.
- (xLiv). (a). Under the Section relating to levy of Penal Licence Fee, the PPT has introduced a new note to the effect that the calculation will be made from the date of 1st landing of the cargo, so as to have clarity. Since the proposed note gives clarity as to from when the penal levy would be levied, the proposed note is approved. However, to avoid ambiguity, it is proposed to modify the note so as to state that the calculation of days will be made from the date of 1st landing of the cargo.

In spite of specific request made to the Port, the PPT has not furnished the reason for proposing the said Note. From the reading of the note, it appears that for the 1st slab of 30 days (beyond 90 days), the penal license fee is leviable on actual no. of days of stay of cargo instead of levying for entire 30 days. In case the cargo stays for less than 30 days, beyond 120 days, the port appears to have proposed to levy penal license fee for the entire 30 days irrespective of number of days of stay of cargo. This will act as a deterrent as well as send a signal to the users that the relief available for 1st slab of 30 days (beyond 90 days) will not be available for subsequent slabs of 30 days.
- (xLv). The existing Scale of Rates prescribes hire charges for various cargo handling equipment viz., Locomotives, Mobile cranes of various sizes, Wharf cranes of different sizes, Forklift trucks, Pay-loaders, Bulldozers, Grab attachment for wharf crane etc. In spite of a specific request, the PPT has not explained the reason for the proposed deletion. It is presumed that the said equipment are no longer in use at PPT and that therefore, the PPT has proposed for deletion of the hire charges for the said equipment. Considering that the users have not objected to the proposed deletion of the hire charges for the various equipment, the proposal of PPT for deletion of the hire charges for the above listed equipment, is approved.

- (xLvi). It may be recalled that this Authority vide its Order no. TAMP/30/2014-PPT dated 28 November 2014 has fixed ceiling tariff for the use of Harbour Mobile Crane (HMC) at the PPT, for common application, without reference to any particular service provider. This Order was notified in the Gazette of India on 5 January 2015 and had come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order i.e. 4 February 2015 and is valid for a period of three years i.e. upto 3 February 2018. The PPT has not incorporated the HMC tariff in its proposed Scale of Rates on the ground that many HMCs have been phased out and that the validity of these rates are not same as that of Scale of Rates approved now in the general revision case of PPT. Considering that the rates for the HMC has been incorporated in the existing Scale of Rates, the proposed Scale of Rates is also incorporate the said charges. Further, a note is prescribed in the Scale of Rates approved that the prescribed HMC rates would remain valid till 3 February 2018. The PPT is advised to file a proposal well in advance for review of the rates for HMC.
- (xLvii). The existing notes relating to levy of various vessel related charges viz. Berth hire, Port Dues and Pilotage & Towage charges on the Lash Barges/ Vessel in the existing SOR has been proposed to be deleted by the PPT on the ground that the Lash ships have been phased out and has not called at PPT over last 15 years. In view of the clarification furnished by the PPT, the deletion of the existing notes as proposed by the Port is approved.
- (xLviii). The existing Weighment charges for the use of weigh bridges/ weigh scales in the warehouses/ transit shed have been proposed to be deleted by the PPT in the proposed SOR on the ground that there is no weigh bridge in the Warehouse/ Transit sheds. Based on the clarification furnished by the Port, the proposed deletion is approved.
- (xLix). This Authority has passed a common Order No. TAMP/4/2004-Genl. dated 25 October 2016 relating to grant of 80% discount on vessels related charges and Cargo related charges for coastal transportation of vehicles through Ro-Ro ship for a period of two years with effect from 20 September 2016. The said note has been incorporated by the PPT in its proposed Scale of Rates.
- (L). This Authority vide its Order no. TAMP/55/2016-PPT dated 08 February 2017 has approved levy of Labour Cess of ₹ 70/- per tonne for Iron Ore Pellets handled at Iron Ore Handling Plant (IOHP) and vide Order no. TAMP/31/2016-PPT dated 08 February 2017 has approved levy of Labour Cess of ₹. 120/- per tonne for thermal coal handled at IOHP. It may be recalled that the said levy has been approved to enable the port to recoup the amount of ₹.176 crores incurred towards SSP of the CF&H workers. In view of this position, as already advised by this Authority in the above referred Orders, the PPT is advised to maintain a separate account in this regard and stop the levy at once the entire amount is recovered by the PPT. Further, the PPT is advised to produce an audited account in this regard at the time of next review of tariff of PPT.
- (Li). Based on a policy direction issued by the Ministry of Shipping under Section 111 of the Major Port Trusts, 1963, this Authority vide its Order no. TAMP/33/2014-Genl dated 17 July 2014 has prescribed provisions relating to the cargo transloaded at the Transloading point. The said provisions have been incorporated by the PPT in its proposed Scale of Rates.
- (Lii). The PPT has proposed a rate of ₹.1000/- per unit to be levied incase of Automobiles to be landed or shipped through Ro-Ro operation. The PPT has stated that it envisages some loading/ unloading of car/ automobile etc. through Ro-Ro operation and in the absence of any rate, it would not be in a position to levy rates. The PPT has also stated that the revenue to be generated from such operation would be negligible. In spite of a specific request, the PPT has not furnished any basis to arrive at the said proposed rate. Considering that the PPT anticipates handling of cars/ automobiles through Ro-Ro operations in future and keeping in view of the flexibility available to the port to prescribe charges in the Tariff Policy, 2015, the proposed rate is approved, relying on the judgment of the port on the viability of the rate proposed by it.
- (Liii). The PPT has proposed a wharfage rate of ₹.200/- per unit to be levied for any cargo/ container operation, if a vessel has to unload/ reload any hatch cover/ pontoon. The PPT has stated that occasionally, some container feeder ships and project cargo ships at the port unload and reload hatch covers/ pontoons, thereby involving time, manpower and infrastructure. Since the existing Scale of rates does not prescribe any rate for this aspect, the PPT has proposed the above said rate. The PPT has also stated that the revenue to be

generated from such operation would be negligible. In spite of a specific request, the PPT has not furnished any basis to arrive at the said proposed rate. Considering that the operation is reported to be undertaken only seldom and keeping in view of the flexibility available in the Tariff Policy, 2015, to prescribe charges by the port the proposed rate is approved, relying on the judgment of the port on the viability of the rate proposed by it.

- (Liv). The PPT has proposed Siding Charges for Warehousing Zone at ₹ 4.25 per MT and for other siding ₹ 4.00 per MT on the ground that the Siding Charges are not approved/ revised by the Railway Board. The proposed provision also states that the siding charges include the additional shunting charges for shifting of the rakes to a maximum of two parts and that an amount of ₹ 2,000/- will be charged for each additional placement. The PPT has stated that Levy of Siding Charge formed part of the 1993 Scale of Rates of PPT but was inadvertently omitted by this Authority in the Scale of Rates of 2011 due to Order passed by this Authority on 27 March 2009. In this connection, reference is drawn to tariff Order no. TAMP/60/2005-PPT dated 27 March 2009, wherein after obtaining views of PPT, this Authority had de-notified the then Chapter V - Railway charges from the Scale of Rates of the PPT which was initially approved vide Order of October 2007 on the ground that the railway charges sanctioned by Railway Board cannot be approved by this Authority. The position prevailing now is not different from the position that prevailed in March 2009. The proposal of the port, is therefore, not approved.
- (Lv). Based on a communication from the Ministry of Shipping (MOS), the Major Port Trusts including PPT were requested to prescribe a suitable note in their respective SOR regarding applicability of wharfage rates for Defence Stores in such a way that there is no ambiguity in mind of users on the application of the prescribed rates. The PPT has not prescribed wharfage rate for 'Defence Stores' in its Scale of Rates. The Port is advised to come up with a proposal for prescription of a note in this regard, within 3 months from the date of notification of the Order passed in the Gazette of India.
- (Lvi). The MOS vide its Letter No. PD-25021/7/2015-PD.1. dated 16 April 2015 has directed all Major Port Trusts to follow the TAMP letter No. TAMP/53/2002-Misc dated 25 March 2015 regarding wharfage charges on vessel manifested as cargo in the Import General Manifest (IGM) or Export General Manifest (EGM). Since the PPT has not incorporated the relevant note, a note to the effect that Vessels calling the Port on her first voyage, which are declared as cargo in the Import General Manifest or Export General Manifest for the purposes of Customs Act, 1962, shall not be treated as cargo and no wharfage shall be levied on such vessels, if the vessels come into the port on their own steam and sail out of the port limits on their own steam. However, when loading or unloading of vessels takes place within the Port limits, wharfage shall be payable on such vessels is incorporated in the Scale of Rates of PPT, as has been prescribed in Scale of Rates of other Major Port Trusts.
- (Lvii). As per clause 4.1. of the Tariff Policy, 2015, (i). the additional surplus assessed by TAMP in earlier tariff Orders which remain unadjusted has to be transferred by Major Port Trusts to any fund as desired by the Port Trust, and, further (ii). additional surplus, if any, accruing to the Major Port Trusts during the period of application of existing Scale of Rates till the effective date of implementation of the new Scale of Rates fixed under this policy should be assessed and transferred to the General Reserve and use the funds for the purpose of development, creation and / or modernization of the port infrastructure facilities.

In the last general revision Order of PPT in the year 2011, a reduction was effected on all cargo handling charges and status quo was maintained in other charges. Thus, there is no unadjusted additional surplus of earlier tariff Orders.

For the years, 2011-12 to 2016-17, the PPT is required to, after finalizing the accounts for the financial year 2016-17, assess the actual aggregate surplus/ deficit and in case of surplus, if any, comply with provision prescribed in Clause 4.1. of the Tariff Policy 2015 and also report the position to this Authority.

- (Lvii). As per Clause 3.1. of the Tariff Policy 2015, the Major Port Trusts shall also commit Performance Standards for cargo related services in terms of average ship berth day output, average moves per hour in case of container handling. For vessel side services, the port shall prescribe Performance Standards in terms of average turnaround time of vessels and average pre-berthing time of vessels and any other parameter which is found relevant by the Port. The PPT has committed Performance Standards for cargo related services in terms of average ship berth day output in tonnes / day in respect of major cargo/ vessel groups. The

PPT has also proposed Performance Standards in terms of average turnaround time of vessels and average pre-berthing time of vessels. The Tariff Policy 2015 does not prescribe any method or basis for proposing performance standards. The performance standards as proposed by the PPT is prescribed along with SOR.

- (Lx). As per Clause 2.8. of the Tariff Policy, 2015, SOR will be indexed annually to the inflation to the extent of 100% variation in Wholesale Price Indexed (WPI) announced by the Government of India occurring between 1 January 2014 and 1 January of the relevant year and the adjusted indexed SOR will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. Further, as per clause 3.2 of the Tariff Policy 2015 to be read with clause 2.8 of the Tariff Policy 2015, annual indexation in SOR at 100% of the WPI is applicable subject to achievement of Performance Standards committed by Major Port Trusts. If a particular port does not fulfil the Performance Standard, no indexation would be allowed during the next year. It is relevant to state that in the instant case indexation for the year 2016-17 is already considered in the ARR computation and for drawing the SOR. The next annual indexation in SOR will thus be applicable from 1 April 2018 subject to increase in inflation index and achievement of Performance Standards in the year 2017-18. That being so, a note is inserted in the SOR to the effect that the SOR approved by this Authority is subject to automatic annual indexation at 100% of the WPI to be announced by this Authority. The annual indexation will be from 1 April 2018 subject to increase in inflation index announced by us and the PPT achieving the Performance Standards notified alongwith the SOR. If Performance Standards prescribed in the SOR are not achieved, there will be no indexation in SOR for that particular year. The Tariff Policy 2015 stipulates that annual indexation in the SOR will be automatic subject to achievement of Performance Standards. It does not require the Major Port Trusts to approach this Authority for the same. In Order to have transparency, the port is advised to declare the Performance Standards achieved for the period 1 January to 31 December vis-à-vis the Performance Standards notified by this Authority at the level committed by the port within one month of end of the calendar year to the concerned users as well as to this Authority. If the Performance Standards as notified by this Authority are achieved by the port, then the port can automatically index the rates prescribed in this SOR at 100% of WPI announced by this Authority and apply the indexed SOR w.e.f. 1 April of the relevant year. The indexed SOR by the PPT may be intimated by the port to the concerned users and to this Authority.

12.1. In the result, and for the reasons give above, and based on collective application of mind, the revised Scale of Rates of the PPT incorporating the Performance Standards, attached as **Annex** is approved.

12.2. The validity of the existing Scale of Rates has been extended upto 30 September 2017. Since status quo in tariff has been maintained in the existing Scale of Rates of PPT, the revised SOR shall come into effect from 01 October 2017 and shall be in force till 31 March 2019. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

12.3. The PPT has committed Performance Standards for cargo related services in terms of average ship berth day output in tonnes / day for major cargo groups. The PPT has also proposed Performance Standards in terms of average turnaround time of vessels and average pre-berthing time of vessels.

12.4. The indexation of SOR as provided in Clause 2.8 of the Tariff Policy, 2015 is to be read with Clause 3.2. of Tariff Policy 2015. If PPT does not fulfil the Performance Standard, no indexation is eligible for the next year.

12.5. As per Clause 7.1. of the Tariff Policy 2015, the PPT shall furnish to this Authority annual reports on cargo traffic, ship berth day output, average turnaround time of ships, average pre-berthing waiting time as well as the tariff realized for each of its berth. The annual reports shall be submitted by the Port within 60 days following the end of each of the year. Any other information which is required by this Authority shall also be furnished to this Authority from time to time.

12.6. As per Clause 4 of the Working Guidelines, this Authority shall publish all the information received by it from PPT under clause 7.1. of the Tariff Policy, 2015 on its website. However, this Authority shall consider a request from PPT about not publishing certain data/information furnished which is commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the

data/ information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation upon such publication. Authority's decision in this regard would be final.

- 12.7. (a). If there is any error apparent on the face of record, the PPT may approach this Authority for review of the tariff fixed, giving adequate justification/ reasoning within 30 days from the date of notification of the Order passed in the Gazette of India.
- (b). Further, the PPT may also, for any other justifiable reasons, approach this Authority for review of the tariff fixed giving adequate justification/ reasoning within 30 days from the date of notification of the Order passed in the Gazette of India.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)
[ADVT III/4/Exty./292/17]

Annex

PARADIP PORT TRUST

SCALE OF RATES

Chapter- I

1.1 Definitions:

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). **"Board"** will mean Board of Trustees of Paradip Port Trust.
- (ii). **'Coastal vessel'** shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the Director General of Shipping/ Competent Authority.
- (iii). **"Cold Move"** shall mean the movement of the vessels without the main engines in operation.
- (iv). **'Day'** will mean 6 A.M to 6 A.M of the following day, unless in the context otherwise specified.
- (v). **"Demurrage"** shall mean charges payable for storage of cargo within Port Transit Area beyond free period as specified in the Scale of Rates and shall not include the cargo stored at the area allotted to a port user on license/ lease basis for which the user is required to pay license fees as per the SoR and/ or as per allotment conditions thereof.
- (vi). **'Entry'** means entering in to the Port limits.
- (vii). **'Foreign vessel'** means a vessel other than a Coastal Vessel.
- (viii). **"Full Container Load" (FCL)** shall mean a container containing cargo belonging to one consignee in the vessel's manifest.
- (ix). **"Hazardous Cargo"** shall mean any cargo as is defined in the International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code/IMO.
- (x). **"Hazardous Container"** shall mean a container containing hazardous goods as classified under IMO.
- (xi). **"Holiday"** will mean the days notified by the management on which the Port Trust offices will remain closed.
- (xii). **"Less than a Container Load" (LCL)** shall mean a container containing cargo belonging to more than one consignee in the vessel's manifest.
- (xiii). **"Port"** will mean Port of Paradip.
- (xiv). **"Port Management"** will mean Chairman of Paradip Port trust or any other official acting under the Authority of Chairman.
- (xv). **"Reefer Container"** shall mean a refrigerated container used for carriage of perishable goods with provision for electrical supply to maintain the desired temperature.
- (xvi). **"Reserve Price of the Plots for Iron Ore/Iron Ore pellet/Concentrates"** shall mean the H-1 price discovered in one case will be taken as the 'Reserve Price' of next tender-cum-auction and the H-1 price so discovered in the next tender will be fixed as the 'Reserve Price' of subsequent tender and the process will be carried on to derive the best prices so

offered by the users from time to time. However Paradip Port Trust has the liberty to review the above procedure depending on the market condition.

- (xvii). **'Shift'** will mean duration of eight hours. For the port's operation the first shift is from 6.A.M. to 2 P.M, second shift from 2 P.M to 10 P.M and third shift is from 10 P.M to 6 A.M of the next day.
- (xviii) **"Shut Out cargo"** shall mean export cargo left in the Port having not been shipped on board the vessel for which it was received in the Port.
- (xix) **"Stevedoring and shore handling"** shall mean a combined activity on board the ship that includes loading and unloading and stowage of cargo in any form on board the vessels in the port as well as on-shore handling of cargo which would include arranging and receiving of cargo to /from the hook point, inter modal transportation from wharf to stack yard and vice-versa as well as receiving and delivery of cargo from/to wagons/ trucks".
- (xx) **"TEU"** shall mean Twenty Feet Equivalent Unit of container and **FEU** shall mean Forty Feet Equivalent Unit.
- (xxi). **"Transshipment"** shall mean any cargo not originally manifested for the port of Paradip, but landed at Paradip and subsequently reshipped to other ports.
- (xxii). **"Transshipment container"** shall mean any container, which is discharged from one vessel, stored in the yard and transported by road, rail or by sea through other vessel.
- (xxiii). **"Vessel"** will have the same meaning as defined under MPT Act-1963.
- (xxiv) **"Wharfage"** shall mean the basic dues recoverable on all Cargo/Container landed or shipped or transhipped within the port limit and approaches or passing through the wharf/jetty/anchorage/transloading point jetty.

1.2. General terms and conditions.

- (i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for its classification as 'coastal' or 'foreign-going' for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii) (I) (A). System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC)
 - (a). A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. Such vessel that converts into coastal run based on the Customs Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast.
 - (b). A foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Licence for Specified period or voyage issued by the Director General of Shipping and a custom conversion order.
- (B). Criteria for levy of Vessel Related Charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate.
 - (i). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
 - (ii). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable till the vessel completes discharging operations at the last call of Indian Port; immediately thereafter, foreign-going rates shall be chargeable by the discharge ports.
 - (iii). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.
- (iii). (II). Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal Rate
 - (i). Foreign going Indian vessel having General Trading License issued for 'worldwide and coastal' operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/ to quay to/ from storage yard including wharfage in the following scenario:

- (a) Converted to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian port.
 - (b) Not converted* to coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
- *The Central Board of Excise and Customs Circular no.15/2002-Cus. dated 25 February, 2002 allows carriage of coastal cargo from one Indian Port to another port in India, in Indian flag foreign going vessels without any custom conversion.
- (ii) In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a License for Specified period or voyage issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/ container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo/container.
- (iv).
 - (a). All dollar denominated tariff will be recovered in Indian Rupees after conversion of charges in dollar terms into its equivalent Indian Rupees at the Reference rate notified by Reserve Bank of India or the market buying rate notified by State Bank of India, as may be specified from time to time.
 - (b). The day of entry of the vessel into port limits shall be reckoned as the day for such conversion. In respect of charges on containers, the day of entry of the vessel in the case of import containers and the day of arrival of containers into the port in the case of export containers shall be reckoned as the day for such conversion.
- (v). A regular review of exchange rate shall be made once in 30 days from the date of arrival in cases of vessels staying in the port for longer period. The basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of review.
- (vi).
 - (a). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The Port Trust may, if it so desires, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
 - (b). The Port Trust may also, if it so desires, rationalize the prescribed conditionalities governing the application of rates if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels.
 - (c). The Port Trust should notify the public such lower rates and/or rationalization of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and/or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the Authority.
- (vii).
 - (a). The vessel related charges for all coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels,
 - (b). The cargo/container related charges for all coastal cargo/containers, other than thermal coal and POL including crude oil, Iron ore and Iron ore pellets should not exceed 60% of the normal cargo/container related charges.
 - (c). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship-shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage.
 - (d). In case of container related charges, the concession is applicable on composite box rate. Where itemized charges are levied, the concession will be on all the relevant charges for ship-shore transfer, from/to quay to/from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.
 - (e). Cargo/container from a foreign port which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will be levied the concession charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo/containers from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.

- (f). The charges for coastal cargo/ containers/ vessels shall be denominated and collected in Indian Rupee.
- (viii). The users shall not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to PPT.
- (ix). Goods shall not be delivered/ allowed to be shipped until all the admissible charges under the rules have been paid.
- (x). Vessels shall not be granted clearance for sailing until and unless all the admissible dues/charges as per rules have been paid.
- (xi). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (xii). For the purpose of charges, 'Gross' and not the 'Net' tonnage of cargo shall be taken.
- (xiii). All dues in respect of services required will have to be paid in advance or within the stipulated time as per demand.
- (xiv). Interest on delayed payments/refunds:
- (a). Users shall pay penal interest on delayed payments and port shall pay penal interest on delayed refunds at the rate of 15% per annum.
- (b). The delay in payments by user will be counted beyond 10 days after the date of raising the bills. This provision will not apply to cases where payment is to be made before availing of the services/use of port properties as stipulated in the MPT Act, 1963 and/or prescribed as conditions in the tariff
- (c). The delay in refunds by the port will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on production of all documents required from the user, whichever is later.
- (xv). Application for refund of any type of due/ charge already paid must be submitted in writing by the claimant or his representative within six calendar months after the month of first payment/adjustment. No refund shall be made unless amount refundable is ₹100/- or more.
- (xvi). The charges are to be paid on per ton basis. The fraction of a ton will be rounded off to next higher tonnage.
- (xvii). In order to decongest the ports and encourage exporters / importers to utilize the port services beyond regular hours, lower charges will be levied for cargo and vessels related services as well as special discount will be offered in port charges for the services rendered after regular hours.
- (xviii). (a). The SOR is subject to automatic annual indexation at 100% of the WPI to be annually announced by the Authority. The next annual indexation will be from 1 April, 2018 subject to the PPT achieving the Performance Standards notified alongwith the SOR. If Performance Standards prescribed in the SOR are not achieved, there will be no indexation in SOR for that particular year.
- (b). The port should declare the Performance Standards achieved by it annually for the period 1 January to 31 December vis-à-vis the Performance Standards notified by the Authority at the level committed by the port within one month of end of the calendar year to the concerned users as well as to the Authority. If the Performance Standards as notified by the Authority are achieved by the port, then the port will automatically index the SOR at 100% of WPI announced by the Authority and apply the indexed SOR w.e.f. 1 April of the relevant year. The indexed SOR by the PPT to be intimated by the port to the concerned users and to the Authority
- (xix). **Performance Standards:**

Sl. No.	Performance parameters	Proposed Performance standards
(1)	Cargo Related Services	
(a)	Average Ship Berth day Output (in tonnes) in	

	respect of Major Cargo Groups		
	(i)	Geared vessel	10,000
	(ii)	Gearless vessel	11,500
	(iii)	Thermal Coal export (MCHP)	45,000
	(iv)	Iron Ore/ Iron ore pallet (IOHP)	15,000
	(v)	Thermal Coal in IOHP	12,000
	(vi)	Crude Oil	1,00,000
(b)	Average moves per hour (in TEUs) in respect of Containers		NA
(2)	Vessel Related Services		
(a)	Average Turnaround Time of Vessels (in days) port a/c		3
(b)	Average Pre-Berthing Time of Vessels (in days) port a/c		1

- 1.3. (a). As per the Standard Operating Procedure (SOP) for operation of Indo-Bangladesh Coastal Shipping Agreement, the vessels entering into India from Bangladesh under the Coastal Shipping Agreement between India and Bangladesh are not to be treated as Foreign Going (FG) vessels.
- (b). Port and other charges:
- Port dues to be levied by the Major Port Trust on the entry of vessels of the Republic of Bangladesh into India under the Coastal Shipping Agreement between the two countries and engaged in inter country trade will be treated as domestic vessel engaged in coastal shipping and not as Foreign Going (FG) vessels.
 - The Major Port Trust shall also on the vessels of the Republic of Bangladesh levy charges for conservancy, pilotage and other specific services at par with those charged from the coastal vessels. The charges will be determined with reference to cargo carrying capacity of the vessels, as applicable to coastal vessel engaged in coastal shipping.

Chapter-II

CARGO RELATED CHARGES

2.1 Wharfage charges:

Sl. No.	Description of goods		Rate per MT or part thereof (₹)	
			Foreign rates	Coastal rates
	Liquid			
1	a	POL Crude oil, petroleum and its products having flash point of 23 degree C [73.4 degree F.] and above In bulk Upto 2.00 MTPA In bulk Above 2.00 MTPA In barrel	30.60 28.55 40.80 68.00	30.60 28.55 40.80 68.00
	b	Petroleum and its products having flash point of less than 23 degree C [73.4 degree F.]		

2		Liquid bulk including Acid, Fatty Acid and Ammonia.	50.85	30.50
3		POL through SBM constructed by operators within port limits.	5.45	5.45
4		LPG and LNG	68.00	40.80
5		Transshipment [crude and POL] from mother to daughter vessel.	6.80	4.10
6		Bunker supply to various vessels:	30.60	30.60
7		Edible Oil		
		Upto 50,000MT (per user)/ per commodity	68.00	40.80
		Above 50,000 MT (per user)/ per commodity	40.80	24.50
8		Any other liquid cargo not specified above	68.00	40.80
		Dry Bulk		
1	a)	Chrome Ore /Chrome Concentrate	51.00	30.60
	b)	Manganese ore.	50.80	30.50
2		Charge Chrome/ Ferro alloys and other processed Ores/High Carbon Ferro Chrome	61.20	36.70
3		All types of Coal/Coke		
		Per user/per commodity import upto 5 lakhs tonnes per annum	43.00	25.80
		Per user/per commodity import between 5 lakhs and 7.5 lakhs per annum	36.20	21.70
		Per user/per commodity import above 7.5 lakhs tonnes per annum	29.40	17.65
		Per user shipment of all types of coal upto 3.5 million tonnes per annum - conventional handling.	46.90	28.15
		Per user shipment of all types of coal above 3.5 million tonnes per annum - conventional handling.	39.10	23.45
4		Iron & Steel Scraps	27.20	16.30
5		Cement, Clinker, Limestone, Dolomite, Gypsum, Oliflux, Pyroxenite, Bentonite and other fluxing materials.		
		Up To 2.00 Lakhs Tons (per user)/per commodity	54.40	32.65
		Above 2.0 Lakhs Tons (per user)/per commodity	47.60	28.55
6		Finished Fertilizer / Ammonium Nitrate / FRM	27.20	16.30

7		Food grains, Oil seeds, cereals, pulses etc. Upto 50,000 MT (per user)/per commodity Above 50,000 MT(per user)/per commodity	68.00 40.80	40.80 24.50
8		Rice/sugar in Bulk	20.40	12.25

Sl. No.	Description of goods		Rate per MT or part thereof(₹)	
			Foreign rates	Coastal rates
9		Salt	6.80	4.10
10		Iron Ore/ Iron Ore pellet	23.45	23.45
11		Iron & Steel [Pig Iron, HBI etc.]	51.00	30.60
12		Other General Cargo (Bulk)		
	i)	By Slings	34.00	20.40
	ii)	By Grabs	23.80	14.30
13		Other cargo not specified above	68.00	40.80

	Break Bulk			
1		Iron & Steel [Steel coils, slabs, steel pipes, steel rails, plates, iron rods etc.]	51.00	30.60
2		All types of project cargo including over dimensional consignment [ODC]	57.80	34.70
3		Other General Cargo By Slings	34.00	20.40
4		Rice and Sugar (in bags)	20.40	12.25
5		Other cargo not specified above	68.00	40.80
	Others			
1		Aluminum Ingots	19.55	11.75
2		Timber [per cum]	34.00	20.40
3		Drilling materials and chemicals.	54.40	32.65
4		All types of fish including shrimps	39.10	23.45
5		Barging [loading and unloading]	-	10.20
6		Other cargo not specified above	68.00	40.80

2.2

Wharfage on Containers and Containerised cargo:-

Sl. No.	Description	Container having length upto 20 feet (₹)		Container having length over 20 feet but upto 40 feet (₹)		Container having length above 40 feet(₹)	
		Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
1.	Wharfage on Container (Box only)	68.00	40.80	102.00	61.20	136.00	81.60

2.	Wharfage on reefer cargo (Per Box)	544.00	326.40	816.00	489.60	1088.00	652.80
3.	Wharfage on non-reefer cargo (Per Box)	442.00	265.20	663.00	397.80	884.00	530.40

2.3 Charges of Mechanised Coal Handling Plant (MCHP)

Sl. No.	Description of goods	Rate per MT or part thereof (₹)	
		Foreign rates	Coastal rates
a)	Unloading of coal wagon through the coal handling system	51.70	51.70
b)	Shipment of coal through coal handling plant	77.50	77.50
	(i) Up to 7.5 million tonnes	71.05	71.05
	(ii) From 7.5 million tonnes to 10 million tonnes	64.60	64.60
	(iii) Beyond 10 million tonnes		

2.4 Charges of Iron Ore Handling Plant (IOHP).

Sl. No.		Description of goods	Rate per MT or part thereof (₹)	
			Foreign rates	Coastal rates
1.	I.	Iron Ore and/or Iron Ore pellet Shipment Charges		
		a) i) Shipment Up to 1.0 MTPA	23.45	23.45
		ii) Shipment between 1.0 MTPA and 1.5 MTPA	20.05	20.05
		iii) Shipment above 1.5 MTPA	16.65	16.65
		b) Tippling Charges	20.40	20.40
	II.	Thermal Coal		
		a) Shipment Charges	49.50	49.50
		b) Tippling Charges	20.40	20.40

Note:

- (1) The sliding rates indicated in the above of MCHP & IOHP tables in respect of any cargo will be applicable if traffic of a single user in a year exceeds the slab limits.
- (2) The shipment charges of MCHP and IOHP are inclusive of wharfage.
- (3) Wharfage shall also be payable on the following specified goods at normal rates:
 - (a) On cargo abandoned.
 - (b) On cargo excess landed and over loaded.
 - (c) On cargo confiscated by Customs.
 - (d) On cargo salvaged.
 - (e) On serviceable empty drums, empty bottles, waste oil and other ship stores disposed of by vessels in the Port.
 - (f) On sweeping collected on board of vessels and landed at this port where the entire cargo is not discharged at the Port.
 - (g) On all cargo admitted to the Board's transit areas for shipment where it is shipped or having been brought is taken out without being shipped.
 - (h) On cargo entering the Board's premises by rail or road and taken out from the Port without shipment.
 - (i) Cargo of other Port if landed or reshipped.
 - (j) Handling charges for transshipment containers will be at 1.5 times the handling charges for the normal handling operations in loading or unloading cycle.
 - (k) On surplus quantity due to moisture at the time of evacuation/dispatch.
- (4) Wharfage shall not be payable on the following specified items-
 - (a) Goods consigned to or by the Board on account of Paradip Port Trust
 - (b) In respect of ships using the Port bonafide ship's fittings, ship's stores, bonafide passengers and Seamen's baggage and personal effects accompanying, live stock, which was not manifested as cargo.
 - (c) Sweeping collected from the Board's premises and survey rejections.
 - (d) Rail-borne goods mis-sent to the harbour rejected by the consignee and goods cleared from bond and dispatched by rail from the Board's premises.
 - (e) Cargo shifted from one hatch to other hatch without routing through the berth.
- (5) Wharfage and Intra-port transportation:-
 - (a) All goods landed or shipped within the limits of Port areas shall be liable to pay wharfage charges as detailed in the scale of rates. The charges shall be payable by the Importers/Exporters or their Agents prior to rendering of service by the Port.
 - (b) The weight shown in the Bill of Lading or original invoice upon which freight has been paid shall be deemed to be the correct tonnage. However, incases where the Port makes a check weighment, the tonnage recorded by the Port shall be deemed to be the correct tonnage.
 - (c) The Exporters and Importers are to regulate loading at the wharf as well as at the stackyard to avoid spillage en-route in course of Intraport Transportation. In the event of spillages en-route or on the railway tracks in course of Transportation, it shall be the responsibility of the Importer/ Exporter to arrange for removal of the same for operational reasons.
 - (d) Before classifying any cargo under "unspecified" category, the relevant customs classification should be referred to find out whether the cargo could be classified under any of the existing categories in the wharfage schedule.
 - (e) Port assumes the custody in respect of general/break bulk cargo landed from the vessel or brought to the transit shed/area for shipment only when the port gives a receipt.

- (6) Vessels calling the Port on her first voyage, which are declared as cargo in the Import General Manifest or Export General Manifest for the purposes of Customs Act, 1962, shall not be treated as cargo and no wharfage shall be levied on such vessels, if the vessels come into the port on their own steam and sail out of the port limits on their own steam. However, when loading or unloading of vessels takes place within the Port limits, wharfage shall be payable on such vessels.

2.5 **Dwell time charges on containers.**

Sl. No.	Description	Container having length upto 20 feet (Rate per day in U.S. \$.)	Container having length over 20 feet but upto 40 feet (Rate per day in U.S.\$.)	Container having length above 40 feet (Rate per day in U.S. \$.)
1.	<u>Import containers</u>			
	First 3 days	Free	Free	Free
	4 th to 30 th day	0.095	0.190	0.285
	31 st day onwards	0.204	0.408	0.612
2.	<u>Export containers</u>			
	First 5 days	Free	Free	Free
	6 th to 30 th day	0.095	0.190	0.285
	31 st day onwards	0.204	0.408	0.612
3.	<u>Transshipment containers</u>			
	First 8 days	0.095	0.190	0.285
	9 th to 30 th day	0.204	0.408	0.612
	31 st day onwards			

2.6 **Charges for supply of electricity to reefer containers**

Particulars	Rate per container per 4 hours or part thereof					
	Upto 20' containers		Above 20' but upto 40' containers		Above 40' container	
	Foreign (₹)	Coastal (₹)	Foreign (₹)	Coastal (₹)	Foreign (₹)	Coastal (₹)
Charges for supply of electricity to reefer containers.	102.00	61.20	153.00	91.80	204.00	122.40

2.7 Charges for overside discharge of containers

Particulars	Per overside discharge of loaded container		Per overside discharge of empty container	
	Foreign (₹)	Coastal (₹)	Foreign (₹)	Coastal (₹)
1. Container having length upto 20 feet	340.00	204.00	47.60	28.55
2. Container having length over 20 feet but upto 40 feet	510.00	306.00	71.40	42.85
3. Container having length above 40 feet	680.00	408.00	95.20	57.10

Note: This charge shall be levied on Steamer Agents/ Slot-hirers/ Ship owners

2.8 Charges for transshipped goods:

Category	Rate
Through cargo originally manifested at the Port of shipment landed on quay and reshipped OR Goods transshipped for Ports outside India OR Cargo manifested for local and subsequently amended at Paradip for transshipment OR Cargo of other Ports not shown for transshipment	2 times of wharfrage as per Section 2.1 above

Note: Intra-port transportation charges wherever applicable will have to be paid extra.

2.9 Free Storage period for levy of demurrage in transit accommodation.

Sl.No.	Description	Free period.
1.	Import	3 days from day of discharge
2. a	Export	5 days from day of receipt in Port
	Rice Export	30 days from day of receipt in Port
3.	Transshipment	10 days from the date of landing

Notes:

- (i) Free period prescribed above excludes customs notified holidays and ports non-working days.
- (ii) Free period for containerized cargo shall commence from the day of de-stuffing.

- (iii) In case of salvaged goods, free period shall commence from the following day of salvage.
- (iv) For hazardous goods, free period is 24 hours from the time of landing. After the expiry of 24 hours the demurrage charges will be levied at 200% of the highest rate of demurrage charges.
- (v) For unclaimed/ uncleared goods sold by auction, free period of 90 days shall count from day of auction.
- (vi) Free time for gift cargoes consigned to all charitable organizations will be 30 days. This free time shall be allowed irrespective of the nature of carrier and type of packaging.
- (vii) In case of missing goods in transit shed due to congestion or otherwise, demurrage will be charged after 3 days from the date of location.
- (viii) The free time for import containers shall commence from the day of landing of the container and for export containers the free time shall commence from the time the container enters the terminal/ port premises.

2.10 Demurrage on goods left lying in the transit shed or in open transit space beyond the free period.

Period	Rate per MT per day or part thereof (₹)	
	Import	Export
For the 1 st week	3.40	2.05
For the 2 nd week	10.20	4.75
For the 3 rd and subsequent weeks	17.00	10.20

Note: For rail users demurrage at the lowest rate shall be applicable for non-supply of wagons by Railways provided indents are maintained.

2.11 Demurrage on containerised cargo

- (1) No demurrage shall accrue on container or export/ import cargo for the period when the port is not in a position to deliver /make shipment of cargo or containers when requested by users.
- (2) On hazardous goods, demurrage shall be levied at 150% after 24 hours from the date of the receipt of the goods.
- (3) The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall be levied up to the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the day of landing of the container, whichever is earlier subject to the following conditions:
 - (i). The consignee can issue a letter of abandonment at any time
 - (ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/Main Line Operator (MLO) can also issue abandonment letter subject to the condition that,
 - (a). the line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises; and
 - (b). the line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.
 - (iii). The container Agent/MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charges/dwell time on container shall be continued; to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing the cargo.
 - (iv). Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be de-stuffing within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges/dwell time will cease to apply from the day the Custom order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and de-stuffing. Otherwise, seize/confiscated containers should be

removed by the line/consignee from the port premises to the Custom bonded area and in that case the storage charge/dwell time shall cease to apply from the day of such removal.

2.12 **Licence fee:**

Sl. No.	Category	Rate
1. (a).	Open stack-yard: Category-I (paved areas with siding)	₹1200/- per month for 100 Sq. Meter or part thereof.
1. (b).	Category –II (Paved area without siding)	₹900/- per month for 100 Sq. Meter or part thereof
1. (c).	Category-III Unpaved area	₹600/- per month for 100 Sq. Meter or part thereof
2.	Covered Space	₹3,600/- per month for 100 Sq. Meter or part thereof.
3.	Quay Apron/ Concreted stack-yard/ Transit sheds (for non-shed cargoes)	₹2,000/- per month for 100 Sq. Meter or part thereof.

Notes: (1) For allotment of less than eleven months, a surcharge of 10% on the rates mentioned will be levied.

(2) General conditions for allotment of covered and open spaces.

(i) Licence for the use of storage shed, open spaces or other property for periods not exceeding eleven months at a time shall be covered by permits to be issued by the Port Administration. Allotment for a period of 11 months will be without surcharge and allotment for periods less than eleven months will invite 10% surcharge. The licence can be renewed at the expiry of previous licence period. Each renewal of licence shall be treated as fresh licence. Applications for use of open spaces, stackyards, sheds or other property shall be made in writing in the prescribed form to PPT and no goods shall be stored in any such place in the absence of such permission.

(ii) Applications for renewal of the permit under these rules for a further period shall be made within one week of the expiry of the permit. The granting of permit for a further period shall be at the discretion of the port.

(iii) Full rent/licence fee shall be payable in advance for the area under licence. In case of renewal, license fee shall be payable within 7 days of the expiry of the previous licence. Failure to pay rent or comply with the conditions of licence may result in the cancellation of the licence and levy of interest.

If cargoes are stored in areas not covered under the rules double the specified rent shall be charged from the allottee for the period from the date of storage till the vacation of the un-authorized occupation or regularisation of such occupation under valid permit

(iv) Goods stored in the open spaces, stackyards, sheds or other places shall remain at the owner's risk and Port will be not responsible for any pilferage, theft, damage or loss.

(v) The space allotted cannot be sublet without the permission of the port.

(vi) The space allotted should be vacated on receipt of one-month notice.

- (vii) The allotment of space shall be at the discretion of the port and it may refuse to allot space without assigning any reason.
- (viii) The port shall have the right to resume possession of space, which is not occupied, or lying vacant after giving intimation to the user. In such case, proportionate reduction of rent shall be allowed. In case a plot is surrendered before expiry of the allotment period, proportionate rent for the plot will be recovered for the period of occupation.
- (ix) At the discretion of Paradip Port Trust, the storage space inside custom bond area can be put to tender cum auction.
- (x) All the Sheds/ covered storage areas inside the prohibited area shall be under the control of Traffic Department for the purpose of storage of cargoes or for other than handling of cargoes.
- (xi) The license fee for plots/stack yards/covered space shall be recovered proportionately for the days of actual occupation in cases of first and last month of occupation/ allotment.
- (xii) The decision of the port will be final with regard to classification of cargo as shed or non-shed cargo

2.13 **Penal License fee:**

In case imported dry bulk cargo are not evacuated within 90 days of landing, the importers shall be liable to pay penal license fee as detailed below:

Sr.No.	Duration	Rate	Unit of levy
1.	Beyond 90 days	Double the normal license fee	On area occupied

Note:

- (1) Wherever actual measurement is not possible for some reason or other, the area under occupation will be determined at the rate of 4 Metric Tonnes per square meter for dry bulk cargo other than coke and at the rate of 2 Metric Tonnes per square meter for all types of coke. In case cargo of different vessels are stored in one plot where exact area cannot be ascertained the above provision for calculation of area will apply.
- (2) In case of duration beyond 90 days the fees are to be collected on 30 days basis. However, in case of less than 30 days of stay, the dues are to be calculated on actual day of occupation.
- (3) The calculation of days will be made from the date of 1st landing of the cargo.

2.14. **Hire charges for floating craft.**

SL No.	Name of the craft		Rate per hour or part thereof.	
			Foreign (U.S.\$)	Coastal (₹)
1.	Tug up to 40 Ton BP	For Shipping purpose	214.20	5266.75
		For other purpose	321.30	7900.10
2.	Launch	Up to 200 BHP	17.85	438.90
		Above 200 BHP	53.55	1316.70
		1600 BHP Launch	140.10	3444.30
		Non-Propelled barges	17.85	438.90
		Fender Barges	7.15	175.55
3.	Pollution control vessel		44.30	1089.30
4.	Oil reception barge		35.20	865.40
5.	Survey launch		-	4624.00
	Survey equipment		-	11730.00

- Notes:-** (1). Minimum charges for 2 hours shall be payable for hire of any of the above harbour crafts.
- (2). General conditions for hiring of floating crafts: -
- (i) The appliance would be hired out subject to the conditions and after executing an agreement in such form as may be prescribed by the Board from time to time.
 - (ii) The decision of the port as to the type of appliances services required for specific operation shall be final.
 - (iii) In case the lower capacity craft if requisitioned by trade is not available they will be having option to use higher capacity craft but in such case, they will have to pay the charges as applicable for higher capacity equipment and no reduction will be allowed.
 - (iv) The manning of the floating crafts hired out by Port Trust does not make it liable for the loss or damage to the goods etc. carried on them.
 - (v) Damage, if any, to the floating craft and/or causality to the persons on floating craft will be the responsibility of the user. In case of replacement of such assets due to total damage return will be limited to the capital cost less amount recovered from insurance.
 - (vi) 12 clear hours' notice shall be given by the hirer for the cancellation of the requisition failing which hire charges will have to be paid as per prescribed rate.

2.15. Charges for use of 100 Tonne Harbour Mobile Crane installed by the private operators:

- (i). For Dry Bulk Cargo

Average daily crane performance (in Metric Tonne)	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
12500	55.18	33.11
12501-13500	57.94	34.77
13501 – 14500	60.70	36.42

Note: To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes and for the 2nd thousand tonnes the rate was enhanced to 110% of the base rate. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 14500 tonnes.

- (ii). For Break Bulk Cargo

Average daily crane performance (in Metric Tonne)	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
6000	114.97	68.98
6001-7000	120.72	72.43

Note: To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 7000 tonnes.

- (iii). For Other cargo

Average daily crane performance (in Metric Tonne)	Ceiling rate per tonne (in ₹)	
	Foreign	Coastal
3750	183.95	110.37
3751-4750	193.14	115.89

Note: To calculate the incremental ceiling rates as shown above, the base rate was enhanced to 105% for first thousand tonnes. The same methodology shall also be adopted to calculate the rate beyond 4750 tonnes.

Notes:

- (i). The formula for calculation of average berth-day output is as follows:-

$$\frac{\text{Total Quantity loaded / unloaded by HMC}}{\text{Total time taken from vessel commencement to completion}} \times 24 \text{ hrs.}$$
- (ii). According to the average berth-day output for the vessel from commencement to completion of loading / discharge of cargo, the appropriate rate of crane hire charge will be chosen for recovery from Port users for the full quantity of cargo loaded / discharged.
- (iii). If one HMC works with another HMC or ELL crane/s, the Berth-day output for the crane will be ascertained on the basis of the quantity as recorded by the HMC's load meter.
- (iv). In case of breakdown of the crane for more than one hour till the vessel leaves the berth, the quantity handled by HMC will be determined taking into account cargo loaded/ discharged prior to breakdown divided by crane working hours and multiplied by 24.
- (v). In case of stoppages of operation of HMC for more than two hours at a stretch for reasons not attributable to the HMC, appropriate allowance will be allowed to the crane while calculating the total time of crane operation in the vessel. Stoppages of HMC for less than 2 hours will not be taken into consideration for the above purpose. No allowance will be allowed for stoppages attributable to the HMC. All stoppages in loading / unloading operations during working of HMC are required to be certified by the Stevedore of the vessel in the daily vessel performance report.
- (vi). In case shifting of a vessel becomes necessary due to breakdown / non-performance of HMC, the shifting charges of the vessel from berth to anchorage will be recovered from the crane operator in addition to a penalty of Rs.1,00,000/- (Rupees one lakh) only . The shifting charges so recovered will be refunded to the vessel's agent while the penalty will be retained by the Port.
- (vii). In case of dispute on the average output, the decision of the Port Trust will be final and binding.
- (viii). The above said HMC rates would remain valid till 3 February 2018.

2.16. Charges for cargo of Paradeep Phosphates Limited handled at the Fertilizer Berth-(I)

- (1). A fixed charge of ₹ 30 lakhs (Thirty lakhs) per month irrespective of the quantum of cargo handled in 3 equal installments payable on 1st, 10th and 20th of each month.
- (2). A consolidated unit charge (Rupees per ton) which will vary with the annual throughput are follows:-

Sl. No	Particulars	₹ per tonne
(a)	Upto 5 lakh tonnes	65.00
(b)	5 to 10 lakh tonnes	50.00
(c)	10 to 15 lakh tonnes	25.00
(d)	And above 15 lakh tonnes	25.00

- (3). In addition to the charges as mentioned at (1) and (2) above, the Paradeep Phosphates Limited will pay other charges namely, Pilotage and towage and port dues only as per the Scale of Rates and no other charges, like berth hire, warping, mooring charges.

2.17. Charges for Cargo of Indian Farmers Fertilizers Co-operative handled at Fertilizer Berth II.

- (1). Captive Berth charges of ₹ 4,69,35,000/- (Rupees Four crores Sixty nine Lakhs Thirty five thousand only) per annum shall be payable on monthly basis in advance @ ₹39,11,250/- per month irrespective of quantum of cargo handled. If the due date falls on Sunday or holiday, the payment will be made in the next working day.
- (2). Wharfage charges will be applicable on the following rates:-

Sl. No	Particulars	₹ per tonne
(a)	Upto 5 lakh tonnes	86.52
(b)	5 to 10 lakh tonnes	73.21
(c)	10 to 15 lakh tonnes	53.24
(d)	And above 15 lakh tonnes	33.28

There will be escalation @ 10% after every three years in the rates of wharfage at each slab as provided for in the agreement. Accordingly, the next escalation will be due on 01.04.2011. The berth hire charges will be reviewed and revised in the year 2011. The minimum guaranteed cargo is 2.50 million tons per annum. In case of any shortfall in minimum guarantee, IFFCO will pay wharfage for the full guaranteed cargo within the first month of the next financial year.

- (3). In addition to the charges as mentioned at (1) and (2) above, IFFCO will pay other service charges namely, Pilotage and towage and port dues, etc. as per prevailing Scale of rates and as amended from time to time.

Chapter-III

VESSEL RELATED CHARGES

3.1 Berth hire charges

Sr. No.	Description	Rate per GT per hour or part thereof
1.	Foreign going vessels	U.S. \$. 0.002375
2.	Coastal	₹ 0.058

3.2 Concession in berth hire

Sr.No.	Description	Concession
1.	Vessels berthed at moorings/anchorages	50%
2	Vessels double banking alongside the berth.	50%

Notes

- (1). Gross Tonnage (GT) is the cubic capacity of the whole ship (including engine room and crew space but excludes space above deck, cabins, deck shelters, chart house, etc.) as indicated in the vessel certificate of registry. Half a ton and more should be counted as one ton and less than half a ton ignored.
- (2). For a vessel carrying decks cargo, the deck cargo will be added to the GT of the vessel for determining the GT on which the charges are to be calculated.
- (3). For a vessel having dual tonnage, the higher tonnage will be taken into account towards calculation of vessel related charges.

- (4). (i). Berth hire shall stop 4 hours after the time of the vessel signaling its readiness to sail. The time limit prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favorable tidal conditions or on account of inclement weather or due to absence of night navigation facilities.
- (ii). There shall be penal berth hire equal to one days berth hire charge for a false signal.
- (iii). The Master/Agents of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favourable weather conditions and tidal movements.
- (5). The vessels which are at berth in the roadstead within the port water limits shall be charged @ 4.375 USD (for coastal vessels ₹ 107.57) per hour or part thereof. However, for the vessels anchoring at the roadstead waiting for the berth shall not have to pay the above charge. Besides, no roadstead charge shall be levied if the vessel waits for the following:
 - (i). For want of cargo,
 - (ii). If Shippers/Agents are not known,
 - (iii). If the vessel waits at the roads after port clearance for any reason whatsoever.
- (6). For mechanized trawlers of 50 feet LOA and less, a charge of ₹ 472.50 will be levied per month or part thereof. For catamarans fishing boats, consolidated charge will be ₹ 5.25 per day or ₹ 105.00 per month.
- (7). After completion of discharge or loading, if the vessels assignment is changed, separate berth hire will be charged for the same day.
- (8). The charges for trunk –calls, damages to instruments shall be payable extra as per actual.
- (9). No berth hire shall be levied for the period when the vessels idle at the berths due to break down of port equipment or power failure or any other reasons attributable to the port.
- (10). Priority and Ousting Priority charges:-
 - (i). PRIORITY BERTHING:
For providing 'priority' berthing to any vessel, Paradip Port Trust shall collect fee equivalent to berth hire charges for a single day or 75% of the berth hire charges calculated for the total period of actual stay at the berth, which is higher. For example, if the berth hire charges are ₹ 10,000/- per day, then a minimum fee of ₹ 10,000/- or 75% of the berth hire charges calculated for the total period of actual stay at the berth i.e. @ ₹ 7,500/- per day, whichever is higher shall be charged.
 - (ii). OUSTING PRIORITY:-
For providing 'Ousting priority' to any vessel, the port shall collect a fee equivalent to berth hire charges for a single day or 100% of the berth hire charges calculated for the actual period of stay at the berth, whichever is higher. For example, if the berth hire charges are ₹ 10,000/- per day then a minimum fee of ₹ 10,000/- or 100% of the berth hire charges calculated for the total period of actual stay at the berth i.e. @ ₹ 10,000/- per day, which is higher shall be charged. In addition, for providing 'Ousting Priority' to any vessel, this port shall collect the charges for 'shifting in' and 'shifting out' of the vessel.
 - (iii). The fee for according 'Priority'/'Ousting priority' as indicated above shall be charged from all the vessels irrespective of the fact whether the 'Priority'/'Ousting Priority' is accorded by the Central Government or the Port Trust under their own regulation, except the following categories.
 - (a) Vessels carrying cargo on accounts of Ministry of Defence.
 - (b) Defence vessels coming on goodwill visit.
 - (c) Vessels hired for the purpose of Antarctica expedition by Department of Ocean Development.

- (d) Any other vessel for which special exemption has been granted by the Ministry of Shipping.
- (11). Vessels should be ready for sailing in all respects within two hours of completion of the cargo work. Information regarding the time of the vessel's readiness to sail is to be communicated to port signal station over VHF and hoisting of "1G" flag at least one hour in advance. Vessels which are not ready to sail after two hours of completion of cargo work are liable to pay penal berth hire charges at the rate of 105 USD [for coastal vessels ₹ 2582/-] per hour or part thereof in addition to the rates specified in the berth hire schedules. The duration for which penal berth hire is to be charged will be calculated from the time of expiry of two hours from completion of cargo work to the time the vessel is ready for sailing.
- (12) Penal berth hire charge at the rate of 105 USD [for coastal vessels ₹ 2,582/-] will be applicable to vessels which continue to occupy the berth for more than two hours after expiry of the four hours notice period given by the Paradip Port Trust or officials authorised by it to the vessels to vacate the berths for operational reasons.
- (13) Priority berthing of coastal vessels will be guided as per the following conditions.
- "Coastal vessel" is defined as any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place India having a valid coastal license issued by the Director General of Shipping/ Competent Authority.
 - Major ports shall accord priority at least on one berth, to dry bulk/general cargo coastal vessels to enable shippers to transport goods from one port in India to another port in India irrespective of origin and final destination of the cargo. This would be in addition to dedicated berth, for handling of Coastal Thermal Coal already existing in Major Ports, if any.
 - All Major Ports shall accord priority berthing through specific window to coastal container vessels keeping in view the concession agreements and existing allotment of window berthing at the private terminals and availability of container berths operated by the Ports.
 - In respect of POL/ Liquid cargo tankers, existing practices regarding such priorities as prevalent in various ports may continue.
 - Coastal vessels which are to be accorded priority berthing shall not be liable to pay priority berthing charges.
 - There will be no restrictions on berthing of coastal vessel, in addition to the coastal vessel berthed on priority as above, if the same is eligible under normal berthing policy of the port.
 - A coastal vessel shall be liable to pay port charges on coastal rates notwithstanding whether it was berthed on priority or otherwise.
 - Ports should explore the possibilities of earmarking exclusive berth, storage areas and gates for coastal cargo outside the custom bonded area of the Ports to further facilitate movement of coastal cargoes.
 - Major Ports shall clearly work out the time limit within which a coastal vessel would be berthed in a particular port. This time limit may differ depending on the cargo and berth. Each Major Port should carry out a detailed exercise and issue a trade notice clearly indicating the upper time limit within which a coastal vessel would be given a berth in the port.

3.3 Port Dues.

1	Foreign going vessels (per GRT per entry)	U.S.\$ 0.242
2	Coastal (Vessels per GRT per entry)	₹ 5.950

Concession in Port Dues shall be extended to the following vessels:

Sl.No.	Description	Concession
1	Vessel entering Port in ballast but not carrying passengers	25%
2	Vessel entering Port but not carrying Cargo or passengers	50%
3	Vessel entering the Port and taking in only provisions, water, bunker coal or liquid fuel for their own consumption shall be charged Port dues at half rates.	50%
4	(1) Any pleasure yacht.	

	<p>(2) Any vessel, which having left the Port, is compelled to re-enter by stress of weather or in consequence of having sustained any damage:</p> <p>(3) Any vessel belonging to or in the service of Central Government, or State Government</p> <p>(4) Any vessel having the Port limits due to cyclone threat and re-enter.</p> <p>(5) Vessels of war plying white ensign and blue ensign belonging to or in service of Republic of India.</p> <p>(6) Vessel entering in ballast or with cargo / Passengers but leaving port within 48 hours without discharging or taking passengers/ cargo.</p> <p>(7) Vessels discharging or shipping crew and leaving port within 48 hours, pilot over carried due to bad weather to be treated as crew member.</p>	100%
--	---	------

- Notes:** (1) Port Dues of a vessel will be assessed on her total GRT at the rate shown against the relevant vessel group according to GRT of that vessel.
- (2) A vessel landing a passenger at the port without anchoring and proceeding on her voyage is liable to pay port dues.
- (3) A vessel proceeding from an Indian Port (say Kolkata) to a foreign Port and calling at another Indian Port (say Paradip) enroute to take in cargo for a foreign port, should at Paradip be treated as a foreign vessel for the purpose of the port dues.
- (4) For Oil tankers with segregated ballast, the reduced gross tonnage that is indicated in the "Remark" column of its international tonnage certificate will be taken to be its gross tonnes.

3.4 Pilotage and towage:

Sl. No.	Slabs	Rate per GRT	
		Foreign	Coastal
1	Upto to 30,000 GRT	US \$ 0.509 per GRT	₹. 12.52 per GRT
2	30,001 to 60,000 GRT	US \$ 15270 + US \$ 0.407 Per GRT over 30,000 GRT	₹. 375600 + ₹. 10.01 per GRT over 30,000 GRT
3	Above 60,000 GRT	US \$ 27480 + US \$ 0.356 Per GRT over 60,000 GRT	₹. 675900 + ₹. 8.76 per GRT over 60,000 GRT

Notes

- (1) The above rate shall be levied on incremental basis on the capacity of the vessel.
- (2) Above rates are for one inward and one outward movement with required number of tugs/launches of adequate capacity and shifting/s of vessels for port convenience.
- (3) For cold movement of vessel, Pilotage and towage charges will be 25 % extra of the rates shown in the above schedule.
- (4) When a vessel is shifted or removed for her own convenience, or for the convenience of another vessel, the vessel for whose convenience the shifting takes place shall pay Pilotage and towage fee as per 50 % of the above schedule.
- (5) Pilot's Cancellation/detention fee:

- (i) In case a vessel is not ready for sailing as per time fixed in the DTR meeting/ Marine signal sent to the vessel, she must inform the Port Signal Station over VHF at least 2 hours before the schedule time for cancellation of pilot. A vessel not able to cancel pilot booking at least 2 hours before the schedule time shall be liable to pay 105 USD (for coastal vessels ₹ 2582.00) as cancellation charge.
- (ii) If the vessel is not able to move within 30 minutes of the Pilot boarding it for the purpose of Pilotage, it shall be liable to pay an extra charge @ 105 USD (for coastal vessel ₹ 2582.00) per hour or part thereof beyond 30 minutes till it moves.
- (iii) If the movement of the vessel is cancelled after the Pilot has boarded it, a cancellation charge of 210 USD (for coastal vessels ₹ 5164.00) shall be levied.
- (iv) If an outward bound vessel carries away a Pilot outside the Port limits due to bad weather, a compensation at the rate of 315 USD (for coastal vessels ₹ 7746.00) per day or part shall be payable by the Master of the vessel till the Pilot reports back for duty at the Port. In addition, the boarding and lodging expenses of the Pilot on board the ship and the cost of sending him back to the port shall also be payable by the Master of the vessel.
- (v) If a Pilot is detained in the pilot launch for more than half an hour before boarding the vessel an extra charge @ 105 USD [for coastal vessels ₹ 2582.00] per hour or part thereof beyond 30 minutes till the pilot boards the vessel will be charged.
- (6) A charge of 525.00 USD (for coastal vessels ₹12,910.00) shall be levied for warping of vessels for their convenience, if the warping is required for convenience of another vessel, the charges shall be payable by the vessel for whose convenience the warping is done. No charges will be levied if warping is done for Port convenience.
- (7) In case a request is made for Fixing/Removal of Yokohama Fender from any berth, a charge of 315.00 USD (for coastal vessel ₹ 7746.00) will be recovered from the respective vessels or importers/exporters i.e. whosoever makes the request. This charge will also be applicable for providing Yokohama Fenders for double banking operations.
- (8) A charge of 420.00 USD (for coastal vessels ₹ 10,328.00) shall be levied on the vessel whose movement was planned for a Sunday/Holiday, but did not take place, due to various reasons attributed to the vessel like non-arrival/late arrival of the vessel, non-completion of cargo /work etc.
- (9) No shifting charges shall be levied when shifting of a vessel is done for port convenience. Shifting of vessels for Port convenience is defined to mean the following:
 - (i) If a working cargo vessel is required to be shifted to another berth so as to enable berthing or sailing of another vessel at the same berth or any other berth in the Dock in view of restriction of LOA, beam, draft, etc., such shiftings shall be considered as shifting for Port convenience.
 - (ii) If a working cargo vessel is required to be shifted from one berth to another berth due to non-availability of storage space of import or export cargo requiring covered accommodation, such shifting shall be considered as shifting for Port convenience.
 - (iii) Whenever a vessel is required to be shifted from the cargo berth to the gantry berth for the convenience of container loading/ unloading, such shifting will be treated as shifting for Port convenience provided the agents of the vessel have made specific request to that effect in their berthing application.
 - (iv) Whenever a vessel is required to be shifted from one berth to another berth via stream so as to accommodate another vessel or the same vessel in view of the restriction of LOA, beam, draft, etc., such shiftings shall be treated for Port convenience.
 - (v) Whenever a vessel is shifted to accommodate another ousting priority vessel, such shifting shall be treated for Port convenience.
 - (vi) Whenever vessels are required to be shifted from deep draft anchorage to lesser draft anchorage in order to accommodate vessel of higher draft, such shifting shall be treated for Port convenience.
 - (vii) Whenever vessels working cargo at berth/mooring/jetty are required to be shifted for undertaking hydrographic survey, dredging, repairs to berths, or for maintenance and such other similar works such shifting shall be treated for Port convenience.

- (viii) If a vessel is shifted due to mal-functioning of port equipment, clearance of berth, etc. it will be considered as shifting for Port convenience.

3.5 Charges for Single Buoy Mooring (SBM)

Sr.No.	Description	Rate per G.R.T.	
		Foreign US\$	Coastal ₹
a	Berth Hire: [per hour]	0.00060	0.20
b	Pilotage [per entry subject to minimum of 5775 USD / ₹ 2.5 lakhs.	0.260	8.00
c	Tug Hire charges [per hour]	1500	24375
d	Port dues per entry	0.242	7.85
e	Pilot Attendance per hour	40	1350

Note

For calculation of Tug hire charges, the time is to be reckoned from berthing to un-berthing.

3.6 Charges for Coastal Transportation of vehicles through Ro-Ro Ship

80% discount on vessels related charges and Cargo related charges for coastal transportation of vehicles through Ro-Ro ship will be granted for a period of two years with effect from 20 September 2016.

Chapter-IV

MISCELLANEOUS CHARGES:

4.1 Charges for water supply to shipping:

Item	Rate per M.T. or part thereof	
	Foreign	Coastal
1.Direct water supply at Berth	4 USD subject to a minimum of 60 USD	₹98.35 subject to a minimum of ₹1475.00
2.Supply by barges		
(i) At mooring wharf/jetty	8 USD subject to a minimum of 320 USD	₹196.70 subject to a minimum of ₹7868.00
(ii) At anchorage (Roads)	18.90 USD Subject to a minimum of 1575 USD	₹464.71 subject to a minimum of ₹38726.00

Notes:

- (1) A cancellation fee of 21 USD (for coastal vessels ₹516.05) shall be charged when a water barge is ordered but cancelled prior to placement of barge. After placement of barge, cancellation fee of 315 USD (for coastal vessels ₹7746.00) shall be charged.
- (2) The entire quantity of water supplied per call per requisition to individual vessels shall be treated as one supply for the purpose of levy of minimum charges if applicable. In the event of failure of Port Trust to supply or suspend supply on account of breakdown, etc. the actual quantity supplied shall be taken into account for recovery of the charges.

Note: The *user* concerned shall supply attendant labour.

4.2 Weighment charges for use of weight bridge/weight scales:

Sl. no.	Description	Rate
1.	Weighbridge charges for iron-ore/chrome ore/other ores	₹2.00 per ton subject to a minimum of ₹20 per consignment
2.	Weigh bridge charges for other commodities	₹3.00 per ton subject to a minimum of ₹30 per consignment

4.3 Weighment charges for Cargo weighed at private Weighbridge inside the prohibited area.

The private weigh bridge operators shall collect the weighment charges as per the rates prescribed at clause 4.2 above and share the following with PPT:

Sl. no.	Description	Rate
1.	Weighment of installers' own cargo	₹0.30 per MT
2.	Weighment of cargo of other users	₹1.00 per MT

Notes:

- (1). Consignment means the total quantity to be weighed for shipment/despatch in relation to a vessel.
- (2). A fraction of a tonne shall be rounded off to next higher tonnage.

4.4 Fees for supply of certificate/certified copies of documents/ledger a/c copies/statistics:

₹ 20 per page universal size.

4.5 Supply of skilled personnel for marine operations:

A fee of 2 USD (for coastal vessel ₹ 49.18) per person per hour or part thereof subject to a minimum of 2 hours will be charged for supply of skilled person for any type of mooring and unmooring or any marine operation.

4.6 Salvage charges:

Salvage charges will be levied @20% ad-valorem on the value of the salvaged goods. In the case goods liable to be damaged by water, the above percentage shall be recovered on the original value of the goods as accepted by the Customs.

4.7 Landing charges for Helicopters

₹4,000.00 per one landing and takeoff. The rate is leviable in respect of use of helipad for landing of helicopters belonging to State Government, Public Sector Undertakings and private users. However, helicopters carrying passengers declared as Port guests may be exempted from such charges.

4.8 Charges for supply of on board labour to Stevedores

100% on wages on labour supplied to stevedores for handling all types of cargoes.

4.9 Labour cess for tipping in IOHP.

- a) Iron ore pellet ₹ 70 per tonne
- b) Thermal coal ₹ 120 per tonne

4.10 Fee on the Cargo transloaded at the Transloading point

A fee of ₹ 10 per tonne will be levied on the cargo transloaded from/to the mother vessel at the Transloading point under the limits of PPT.

Note:-

- (i) An area notified under the limits of Paradip Port Trust comprising radius of 2 nautical miles around a position earmarked by Lat 20 08 12" N Long 087 14 00" E to be used exclusively for transloading operations will be called as 'Transloading Point'.
 - (ii) No other charge would be levied on the cargo transloaded from/to the mother vessel at the transloading point.
 - (iii) The said fee will be valid for a period of five years from the date of commencement of transloading operations. As the transloading operation was started from 07.10.2014, the said fee will be applicable upto 06.10.2019 i.e. 5 years from the date of commencement of operation.
- 4.11** In case of Automobiles to be landed or shipped through Ro-Ro operation, charge will be levied @₹1,000/- per unit.
- 4.12** For any cargo/container operation, if a vessel has to unload/reload any hatch cover/pontoon; wharfage will be levied for each operation @₹200/- per unit.